Südwestdeutsche Wirtschaftsfragen

Veröffentlichungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie und der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller

Herausgegeben von Dr. Alexander Tille

Heft 3.

Die Kanalisierung der Saar von Brebach bis Konz

Denkschrift

der Handelskammer Saarbrücken, des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie und der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller

im Auftrage der drei Körperschaften verfasst

von

Dr. Alexander Tille

Heckersche Buchhandlung
Saarbrücken.
1904.

Südwestdeutsche Wirtschaftsfragen
Veröffentlichungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie und der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller

Herausgegeben von Dr. Alexander Tille

Heft 3.

Die Kanalisierung der Saar von Brebach bis Konz

Denkschrift

der Handelskammer Saarbrücken, des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie und der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller

im Auftrage der drei Körperschaften verfasst

von

Dr. Alexander Tille

Beckersche Buchhandlung
Saarbrücken.
1904.

Inhalt.

Seite

Druck von August Spieß
Malstatt-Burbach.

Die Verschiebung der wirtschaftlichen Verhältnisse an der Saar 1883 bis 1903.

Seit sich die Handelskammer Koblenz unterm 10. November 1883 mit einer Eingabe über die Kanalisierung der Mosel an den Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten wandte, hat der Plan, das größte südwestdeutsche Flußsystem zu kanalisieren und dadurch in seiner Gesamtheit schiffbar zu machen, niemals ganz geruht. Aeußerlich bietet allerdings die Geschichte der technischen und wirtschaftlichen Vorarbeiten für diesen Plan das Bild einer fortgesetzten Verschleppung der Angelegenheit, selbst noch nach der ersten Ausarbeitung eines Kanalisierungsplanes. Ein erstes Kanalprojekt, welches eine im Jahre 1884 gebildete freie Vereinigung von Interessenten durch den Kaiserlichen Wasserbauingenieur Friedel in Metz aufstellen ließ, wurde, als in zu engen Grenzen sich haltend, ungenügend befunden. Darauf veranlaßte derselbe Verein mit Genehmigung des Preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und unter Vergütung der 36000 Mark betragenden Kosten den Königlichen Baurat Schönbrod in Trier, neue Pläne im Jahre 1888 auszuarbeiten, die dann trotz wiederholter Erinnerung mehrere Jahre lang ohne Benutzung liegen blieben und somit veralteten. Im Jahre 1893 wurden diese Pläne im Einverständnis mit der Preußischen Regierung und gegen Erlegung der Kosten von 18000 Mark überarbeitet, aber auch dann ließ die Ausführung wieder auf sich warten. Im Jahre 1901 setzte das Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Trier ein Bauamt ein und beauftragte dieses, das letzte Schönbrodsche Material unter Berücksichtigung der neuesten technischen Erfahrungen zu bearbeiten und neue Pläne für die Kanalisierung der Mosel und der Saar zu entwerfen unter Beachtung der dabei zu gewinnenden Wasserkräfte behufs Ausnutzung für die Elektrizitätsgewinnung. Ueber das Ergebnis ist bis heute noch nichts bekannt. Schaut man näher zu, so bedeutet die Auf-

einanderfolge einer Reihe von Projekten jedoch zweifellos eine Ausreifung des Planes. Der Anschlag der Handelskammer Koblenz von 1883 rechnete für die Kanalisierung der Mosel ohne Saar Kosten von 15 Millionen Mark. Die Arbeit des Kanalbauamtes in Trier von 1901 bis 1903 hat jedoch zu einem Kostenanschlag von 72 Millionen Mark für die Moselkanalisierung ohne Saar aber mit Einschluß der Kosten für die erforderlichen Winterhäfen geführt. Dazwischen liegen Kostenanschläge, welche sich zwischen diesen beiden Berechnungen bewegen. Der Unterschied in den beiden zeitlich und in ihrem Betrage am weitesten von einander entfernten Kostenberechnungen fällt aber keineswegs völlig, wenn auch zu einem Teile, dem zu niedrigen Anschlage der Handelskammer Koblenz von 1883 zur Last, sondern er erklärt sich zu einem recht erheblichen Teile daraus, daß man später zu der Forderung einer Moselkanalisierung für Schiffe von 600 t Ladefähigkeit überging, während ursprünglich an eine geringere Ladefähigkeit gedacht war, daß die Grunderwerbskosten für die nötigen Bauten in dem Jahrzwanzigst von 1883 bis 1903 wesentlich gestiegen sind und daß die Baukosten infolge der gewaltigen Steigerung der Arbeitslöhne und anderer Preissteigerungen, welche in diese Zeit fallen, ebenfalls eine sehr bedeutsame Steigerung erfahren haben.

Aus der Steigerung der Baukosten von 15 auf 72 Millionen Mark könnte man leicht versucht sein zu schließen, daß die Ausführung dadurch immer fraglicher geworden sei. In Wirklichkeit ist jedoch das Gegenteil der Fall. Der Verkehr, welcher 1883 zwischen Lothringen-Luxemburg einerseits und Niederrheinland-Westfalen und der Nordseeküste andererseits bestand, war nichts weniger als geeignet, die Ertragsfähigkeit der Moselkanalisierung sicher zu stellen. Zudem war damals noch gar nicht mit Bestimmtheit abzusehen, welche Entwicklung die Roheisenerzeugung durch das Thomasverfahren nehmen würde, und insonderheit, wie sich die Erzeugungsverhältnisse aufgrund desselben in Lothringen-Luxemburg einerseits und in Niederrheinland-Westfalen andererseits stellen würden. Es war somit durchaus fraglich, ob nicht selbst der bestehende Verkehr namentlich von Koks und Eisenstein plötzlich ein jähes Ende finden würde. Der Gang der Entwicklung hat denjenigen Recht gegeben, welche schon 1883 an die unbedingte Zukunft je des Thomasverfahrens glaubten. Wäre die Moselkanalisation 1884 in Angriff genommen und etwa 1889 vollendet worden, so wäre die Mosel nicht nur aller Wahrscheinlichkeit nach für Schiffe von geringerer Tragfähigkeit als 600 t kanalisiert worden, sondern es wäre auch sicher gewesen, daß sich die Kanalisation von 1889 bis 1898 nicht bezahlt gemacht, d. h. nicht den für Verzinsung und Amortisation der Anlagekosten und für Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten nötigen Ertrag aufgebracht hätte. Alle Bedenken, welche seiner Zeit in erster Linie der Freiherr von Stumm-Halberg gegen die zu niedrige Ansetzung der Kosten, gegen die zu geringe Menge der vorhandenen Frachtmassen und infolgedessen gegen

die allzugroße Höhe der notwendig werdenden Kanalabgabe geltend gemacht hat, bleiben für jene Zeit ungemindert bestehen. Das letzte Bedenken mußte um so schwerer wiegen, als es bei einer Kanalabgabe von 0,5 Pfg. oder selbst 0,8 Pfg. für das tkm überhaupt nicht möglich gewesen wäre, die bestehenden Eisenbahnfrachten so stark zu unterbieten, daß die zur Zeit der Eisenbahn gehörenden Frachten auf den Kanal abgelenkt worden wären. Erst ganz am Ende des neunzehnten Jahrhunderts erreichte die industrielle Entwicklung der beiden infrage kommenden Gebiete und der Massengüterverkehr zwischen ihnen eine solche Höhe, daß der Kanalisierungsplan für einen Kenner der wirtschaftlichen Verhältnisse wie den Freiherrn von Stumm-Halberg in den Bereich der wirtschaftlichen Möglichkeit treten konnte. Daher zunächst seine bedingungsweise Zustimmung zu dem bis dahin von ihm als unwirtschaftlich bekämpften Plane.

Erst in die letzten Jahre des neunzehnten Jahrhunderts fällt nämlich in Lothringen-Luxemburg und dem Saargebiete diejenige wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung, welche die für ein so großes Unternehmen nötigen Frachtmengen stellte. Von 1890 bis 1898 hatte die Roheisenerzeugung Süddeutschlands folgende Mengen betragen, deren Zahlen bis 1896 allerdings nicht auf völlige Genauigkeit Anspruch erheben können.

1890	1 518 053 t
1891	1 540 396
1892	1 727 496
1893	1 701 058
1894	1 940 174
1895	1 954 659
1896	2 208 887
1897	2 341 178
1898	2 028 790

Da brachte das Jahr 1899 gegenüber 1898 einen Zuwachs von 800 000 t und überbot die bisher erreichte höchste Zahl, welche in das Jahr 1897 gefallen war, noch um eine halbe Million Tonnen. Es betrug die Zahl von

1899	2 819 760 t

Es war selbstverständlich, daß die Entstehung einer solchen Frachtmenge, wie mit dieser Entwicklung verbunden war, nicht ohne

Einfluß bleiben konnte auf die Anschauungen eines Mannes wie des Freiherrn Stumm-Halberg über die Möglichkeit der Rentabilität einer Mosel- und Saarkanalisierung. Er wäre der letzte gewesen, der gegenüber so veränderten Verhältnissen seine früheren Anschauungen starr aufrecht erhalten hätte. Die veränderten Verhältnisse bedeuteten für ihn selbstverständlich eine veränderte Stellungnahme. Dafür war er Praktiker und nicht Doktrinär. Mit ihm machte fast das ganze Saargebiet dieselbe Wandlung in der Anschauung durch. An erster Stelle unter seinem persönlichen Einflusse die Handelskammer Saarbrücken.

Zu diesem Grunde trat noch ein anderer.

Das Eintreten des Thomasverfahrens in die deutsche Roheisenerzeugung und die damit geschaffene Verwendungsmöglichkeit der Lothringischen Minette, welche durchschnittlich nur 31 v. H. des Gewichtes Eisen enthält, hatte die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Roheisenproduktion vor eine eigenartige Frage gestellt. Als Hochofenstätten kommen in der Hauptsache nur zwei Gebiete inbetracht: Lothringen-Luxemburg, das die Erzfelder trug, und Niederrheinland-Westfalen, das die erforderlichen Kohlenschätze barg, und obendrein den größten Teil derjenigen deutschen Industrieanlagen besaß, welche sich mit der Verarbeitung des Roheisens zu Halbzeug und Fertigfabrikaten beschäftigen. Würde es billiger sein, den Lothringisch-Luxemburgischen Eisenstein nach Niederrheinland-Westfalen zu schaffen und dort zu verhütten, oder würde die Zukunft im wesentlichen der Verhüttung an der Stelle der Erzfelder gehören? Zunächst hatte die Entwicklung der ersten Möglichkeit zuzuneigen geschienen. Es hatte im Anfang den Anschein gehabt, als sei die Verhüttung an der Stelle der Weiterverarbeitung der praktischen Entwicklung nach das Aussichtsreichere. Damit hatte es den niederrheinisch-westfälischen Interessenten über alles wünschenswert sein müssen, den Eisenstein möglichst billig nach Niederrheinland-Westfalen zu bekommen. So war am rechten Ufer des Niederrheins schon in den achtziger Jahren eine förmliche Begeisterung für die Kanalisierung der Mosel aufgeflammt, welche die lothringisch-luxemburgischen Erze erheblich billiger nach dem alten Mittelpunkte der deutschen Roheisengewinnung verschaffen sollte. Den südwestdeutschen Eiseninteressenten hatte andererseits eine solche Wendung der Sache nicht gleichgiltig sein können; denn sie mußte die industrielle Bedeutung Südwestdeutschlands immer stärker herabdrücken. Daher zunächst der Widerstand gegen die Moselkanalisation auf dieser Seite.

Da nahm die praktische Entwicklung der Dinge eine andere Wendung. War zunächst Niederrheinland-Westfalen im Uebergewichte gewesen, weil dort die größten Hochofenwerke und Eisenverarbeitungswerke lagen, so trat mit der Zeit ein anderer Faktor in der Rechnung hervor, der sich auf die Dauer als der mächtigere erwies. Es war dies die Frachtenfrage. Zu einer Tonne Roheisen braucht man nur eine Tonne Koks aber drei und eine Dritteltonne Minette. Bei gleichen Frachten für beide Stoffe war es

also billiger, die Koks zur Minette zu bringen als die Minette zu den Koks, und selbst bei etwas höherer Koksfracht blieb dies das Lohnendere. Während es bei den 64 prozentigen Erzen im Mesabibezirk am Oberen See in den Vereinigten Staaten billiger war, die Erze nach dem Connelsvillebezirk bei Pittsburgh in Pennsylvanien zu schaffen, als die Connelsvillekoks, welche obendrein ziemlich kostspieliger Verfrachtungsanlagen bedürfen, nach dem Mesabibezirke, so war bei den 31 prozentigen lothringischen Erzen das umgekehrte Verfahren das lohnendere. Infolgedessen wuchs die Roheisenerzeugung Südwestdeutschlands aus Minette schließlich rascher als die Roheisenerzeugung Niederrheinland-Westfalens, und die Entwicklung zeigte, daß die Zukunft der Minetteverarbeitung wesentlich in Lothringen-Luxemburg selbst lag. Dies kam nicht nur darin zum Ausdruck, daß Südwestdeutschland im Jahre 1899 35,1 v. H. und Niederrheinland-Westfalen 39,7 v. H. der deutschen Roheisenerzeugung schufen, während ersteres 1887 nur 33,5 v. H. und letzteres 46,8 v. H. geschaffen hatte, sondern auch darin, daß sich die Saarwerke in Lothringen Filialen schufen und sechs der größten niederrheinisch-westfälischen Eisenwerke sich in Lothringen umfassende Erzkonzessionen sicherten. Durch diese Entwicklung entstanden Verhältnisse, unter denen es für Südwestdeutschland immer wichtiger wurde, seine Koks billiger von der Ruhr zu beziehen, während gleichzeitig für Niederrheinland-Westfalen der verbilligte Bezug von Minette etwas an Bedeutung einbüßte. Dieser letztere Zug kommt vor allem in dem Drängen der Nordwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller nach verbilligten Kalksteinfrachten zum Ausdruck, die den Bezug der kalkarmen Erze von Sieg, Dill und Lahn anstelle der kalkreichen Minette möglich machen sollten. Wenn gleichzeitig die Begeisterung Niederrheinland-Westfalens für den Moselkanal etwas nachließ, so war das nicht zu verwundern. Andrerseits ist es kein Grund gegen die Mosel- und Saarkanalisierung, wenn dieselbe Niederrheinland-Westfalen nicht in demselben Umfange zugute kommt wie dem südwestdeutschen Eisengebiete. Südwestdeutschland ist der Meinung, daß die Mosel und die Saar kanalisiert werden müßten, auch wenn ihre Kanalisierung einzig Südwestdeutschland zugute käme, zumal Niederrheinland-Westfalen den Mittellandkanal bekommen soll, der ihm große Mengen seiner Frachten verbilligen wird. Aber überdies wird dies keineswegs einseitig der Fall sein, sondern der Minetteversandt von Lothringen-Luxemburg nach dem Niederrhein hat immer noch eine bedeutende Zukunft vor sich, und der Bezug lothringischen Roheisens steigt für Niederrheinland-Westfalen von Jahr zu Jahr an Wichtigkeit.

Wenn das niederrheinisch-westfälische Eisengebiet mit einer Erzeugung von 4 009 227 t Roheisen im Jahre 1903 den Mittellandkanal für sich fordern darf und den Emscherkanal in unmittelbarer Zukunft gebaut bekommen soll, dann darf wohl auch das südwestdeutsche Eisengebiet an der Mosel und Saar mit einer Roheisenerzeugung von 3 953 296 t, also mit nur 55 931 t weniger die

Kanalisation der Mosel und Saar für sich verlangen, welche zusammen noch keine hundert Millionen Mark kosten werden.

Der Wunsch nach dem billigeren Bezug lothringischer Minette hatte wohl anfangs in Niederrheinland-Westfalen manchem Freunde der Moselkanalisierung die Schwierigkeiten eines solchen Werkes zu gering erscheinen lassen. Ja, man kann sagen, daß bis zum Jahre 1898 und 1899 die Sache der Mosel- und Saarkanalisierung bei ihren Vertretern zum Teil mehr die Sache einer allgemeinen Begeisterung für die Schaffung neuer Verkehrswege gewesen war, welche es mit den wirtschaftlichen Möglichkeiten nicht immer ganz genau genommen und infolgedessen bei ihren Abschätzungen oft genug den Boden der Wirklichkeit unter den Füßen verloren hatte. Mit diesen Ausführungen soll weder der Handelskammer Koblenz noch dem Verein für Kanalisierung der Mosel und der Saar, noch endlich den niederrheinisch-westfälischen Eisensteinbeziehern das Verdienst abgesprochen werden, die Frage der Kanalisierung der Mosel und Saar in Fluß gebracht und lange Jahre hindurch mit Eifer und Nachdruck verfochten zu haben. Nur entsprach die Würdigung der Kostenfrage und Rentabilitätsfrage durch sie nicht immer den Anforderungen, die man an die Behandlung eines so bedeutenden Unternehmens stellen muß. Ohne ihre eifrige Vorarbeit würde aber heute zweifellos der Ausbau der beiden südwestdeutschen Flüsse zu Großschiffahrtswegen nicht in erreichbare Nähe gerückt sein. Erst Ende der neunziger Jahre trat die Frage auch bei Männern, welche mit beiden Füßen fest auf dem Boden des Wirklichen standen, in den Kreis der Dinge ein, mit denen ernsthaft zu rechnen war. Vor allem im Saargebiet, das aus dem Thomasverfahren einen immer steigenden Vorteil zog, trat das scharf hervor. Die Ergebnisse der Roheisenerzeugung Südwestdeutschlands im Jahre 1900 bedeuteten allerdings einen gewissen Rückschlag gegenüber 1899, und so kam es, daß das Gutachten der Handelskammer Saarbrücken, welches sie nach dem Tode ihres langjährigen Vorsitzenden im Herbste 1901 über die Rentabilität des Saarkanals abgab, noch nicht den Brustton eines festen Glaubens an die Zukunft hatte. Aber 1901 wetzte die Scharte von 1900 wieder aus, und als sich die Roheisenproduktion Südwestdeutschlands weiter so steigerte, daß sie in den Jahren 1902 und 1903 jedesmal um 500000 t wuchs und somit im Jahre 1903 den doppelten Betrag der südwestdeutschen Roheisenerzeugung von 1895 erreichte, da konnte es hinsichtlich der Rentabilität der Kanalisierung keinem Zweifel unterliegen, daß solche Massen von Frachten in den Verkehr Südwestdeutschlands eingetreten waren, daß die Kanalisierung der Mosel und der Saar zu einer wirtschaftlichen Möglichkeit wurde. Die Zahlen der Roheisenerzeugung Südwestdeutschlands von 1900 bis 1903 sind folgende:

1900	2 051 552
1901	2 896 748
1902	3 367 844
1903	3 953 296

Bei einer Roheisenerzeugung im ganzen deutschen Zollgebiete von 10085634 t im Jahre 1903 bedeutet die Erzeugung Südwestdeutschlands von fast 4 Millionen t 39,2 v. H. der Gesamterzeugung und fast denselben Betrag wie diejenige in ganz Niederrheinland-Westfalen in dem gleichen Jahre, die 39,8 v. H. der deutschen Gesamterzeugung beträgt. Beide Gebiete zusammen haben also 1903 79 % des deutschen Roheisens überhaupt erzeugt, und für Lahn, Sieg, Hessen-Nassau, Pommern, Hannover, Braunschweig, Bayern, Württemberg und Thüringen zusammen bleiben nur noch 21 % übrig. Mit der Entwicklung des inneren Frachtverkehrs, wie ihn diese Vermehrung der Produktion mit sich brachte, entstand zugleich ein wichtiges Bedürfnis nach Absatz nach dem Auslande, nach Ausfuhr. Im Jahre 1903 sandte die südwestdeutsche Eisenindustrie allein 700000 t Roheisen, Halbzeug und Fertigerzeugnisse nach der Nordseeküste zur Ausfuhr übersee. Hatte der Freiherr von Stumm-Halberg am Ende seiner Tage die Kanalisierung der Mosel und Saar gefordert als Ausgleich für die Frachtbegünstigung, welche die niederrheinisch-westfälische Eisenindustrie durch den Mittellandkanal erhalten würde, so begann jetzt die Mosel- und Saarkanalisierung als selbständige wirtschaftliche Notwendigkeit in den Vordergrund zu treten. Ein billigerer Verkehr für Massenfrachten mit Niederrheinland-Westfalen und ein billigerer Ausfuhrweg nach dem Meere war zum unabweisbaren Bedürfnis der südwestdeutschen Eisenindustrie geworden. Diese Anschauungen kommen deutlich in der Resolution zum Ausdruck, welche die Vorstände der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller und des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie in ihrer Sitzung vom 19. Oktober 1903 gefaßt haben, und welche in Nr. 43 der „Saarindustrie" vom 23. Oktober 1903 abgedruckt ist. Sie lautet:

„Die Südwestliche Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller und der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie erkennen voll die Bedeutung an, welche der Mittellandkanal für das Wirtschaftsleben der gesamten norddeutschen Tiefebene haben wird. Ein Anschluß dieses wichtigen Wirtschaftsgebietes an die große Wasserstraße des Rheins mittelst eines Kanales für 600-Tonnen-Schiffe muß nach Ansicht der beiden Vereine dem ganzen Kohlen- und Eisengebiete Niederrheinland-Westfalens zum Segen gereichen.

Die wirtschaftlichen Vereine an der Saar sind jedoch der Ansicht, daß der Bau eines Mittellandkanals nicht erfolgen darf ohne

gleichzeitige Kanalisierung der Mosel und der Saar für Schiffe von gleicher Tragfähigkeit. Sie müssen, falls die norddeutsche Tiefebene durch einen solchen Kanal an den Rheinverkehr angeschlossen wird, darauf bestehen, daß das Gleiche auch für das Kohlen- und Eisengebiet der Mosel und Saar geschieht. Andernfalls würden sich die allgemeinen Vorbedingungen für die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenindustrie an der Mosel und Saar mit der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie mit einem Schlage so stark zu ungunsten Südwestdeutschlands verschieben, daß das südwestdeutsche Wirtschaftsleben aufs schwerste geschädigt würde.

Wie der Bau des Mittellandkanals ohne gleichzeitige Schiffbarmachung des größten südwestdeutschen Flußsystems untunlich ist, so ist auch die Kanalisierung der Mosel untunlich ohne gleichzeitige Kanalisierung der Saar. Eine alleinige Kanalisierung der Mosel würde die Südwestecke Preußens zugunsten Lothringens und Luxemburgs aufs schwerste benachteiligen. Auf Grund dieser Erwägung müssen die wirtschaftlichen Vereine an der Saar Einspruch erheben gegen eine einseitige Berücksichtigung der Moselindustrie durch eine alleinige Moselkanalisierung.

Die wirtschaftlichen Vereine an der Saar betonen, daß das Interesse ihres Bezirkes an der Saar- und Moselkanalisierung sich nicht mehr wie früher darauf beschränkt, daß derselbe einen wesentlich billigeren Verkehr für Massengüter mit Niederrheinland-Westfalen braucht, sondern daß in ihrem Eisenbezirk heute das Ausfuhrinteresse an erster Stelle steht. Zur Zeit gehen die für die Ueberseeausfuhr bestimmten Eisenwaren des Bezirkes zumeist auf den belgischen Bahnen nach Antwerpen und werden somit ihrem natürlichen Wasserwege, dem Rheine, ihrem natürlichen Ausfuhrhafen Rotterdam und damit dem deutschen Frachtenverkehr überhaupt entzogen. Eine Verbilligung der Fracht zum Seehafen ist bei den niedrigen Preisen, welche das Ausfuhrgeschäft seit Jahren bringt, dringend erforderlich, und diese ist nach Ansicht der beiden Vereine nur zu erreichen durch einen baldigen Ausbau der natürlichen Wasserstraße der Saar und der Mosel für Schiffe von 600 Tonnen Tragfähigkeit."

Die Handelskammer Saarbrücken faßte in ihrer Sitzung vom 24. November 1903 wörtlich die gleiche Resolution. Sie ist abgedruckt in Nr. 49 der „Saarindustrie" vom 4. Dezember 1903.

In der Generalversammlung der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller und des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie vom 18. Januar 1904 zu Saarbrücken, in welcher der größte Teil des Inhaltes der vorliegenden Denkschrift im Auftrage der Vorstände der beiden Vereine von dem Generalsekretär als Bericht vorgetragen wurde (der Bericht ist gedruckt in Nr. 6 der „Saarindustrie" vom 5. Februar 1904, S. 27 bis 36), fand dieser Bericht eine so einmütige Zustimmung, daß nicht einmal das Wort zur Erörterung verlangt wurde. In der Vorstandssitzung der beiden Vereine vom

9. Februar wurde nicht nur beschlossen, sofort ein technisches Projekt für die Kanalisierung der Saar ausarbeiten zu lassen, das noch im Jahre 1904 vollendet werden soll, sondern auch beschlossen, die Handelskammer Saarbrücken zu ersuchen, sich an dieser Arbeit zu beteiligen. Zur Zeit ist die Aufbringung der Kosten, welche die fachmännische Ausarbeitung des Projektes verursachen wird, bereits gesichert.

Der bemerkenswerteste Zug, der bei allen vorbereitenden Beratungen innerhalb der Handelskammer Saarbrücken wie innerhalb des Vereins zur Wahrnehmung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie und der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller in den Jahren 1903 und 1904 hervorgetreten ist, ist, daß die Anschauungen aller Beteiligten zur Sache heute vollständig einheitlich sind, daß sich heute bei ihnen keinerlei Interessengegensätze gegenüber stehen. Für alle drei Körperschaften giebt es zur Zeit nur noch eine Auffassung der Kanalisierungsfrage, nur ein Projekt und nur eine Begrenzung desselben. Ganz von selbst hat die industrielle Entwicklung diejenigen widerstreitenden Meinungen ausgeglichen, welche früher vorhanden gewesen sind. Ja noch mehr, auch zwischen den Interessenten der Saarkanalisierung und denen der Moselkanalisierung sind keinerlei Meinungsverschiedenheiten vorhanden. Beide Gruppen wollen die Kanalisierung der Mosel und der Saar und sind nicht gewillt, die Bruderinteressen zu opfern, wenn dafür das Geschenk, das die eine Gruppe erhält, etwas größer ausfällt. Der Verein für Kanalisierung der Mosel und der Saar steht ganz auf dem gleichen Boden. Beide wirtschaftliche Vereine der Saarindustrie und ebenso die Handelskammer Saarbrücken gehören ihm als Mitglieder an. Der Plan einer Kanalisierung der Saar ohne eine Kanalisierung der Mosel von Konz aufwärts hat niemals bestanden. Aber selbst die besonderen Interessenten der Moselkanalisation geben heute zu, daß eine bloße Kanalisierung der Mosel ohne gleichzeitige Kanalisierung der Saar eine große wirtschaftliche Ungerechtigkeit gegen das Saargebiet sein würde. Und dies um so mehr, als das Moselgebiet und das Saargebiet als Eisenhüttengebiete im unmittelbarsten Wettbewerb stehen.

Die früheren Kanalpläne, insbesondere der Niedkanal, und der heutige Plan.

In der Vergangenheit haben verschiedene Kanalprojekte für Südwestdeutschland bestanden. Alle diese Pläne dürfen jetzt für aufgegeben gelten, und zwar zugunsten eines einheitlichen Planes. Vordem bestand eine Zeitlang der Plan eines Niedkanals. Es handelte sich dabei lediglich darum, der Eisenhütteniudustrie der Saar ihre Erze von Lothringen auf dem Wasserwege zuzuführen. Für denselben würde jedoch weder die für 600 t-Schiffe erforderliche Wassermenge zur Verfügung stehen, noch würde es ohne die Aufwendung ungeheuerlicher Kosten möglich sein, die Wasserscheide nach der Mosel hin bei Metz zu überwinden. Ein Niedkanal ist für 600 t-Schiffe überhaupt unmöglich. Er könnte nur bei Metz in die Mosel münden. Durch den Niedkanal würde der Saarbezirk ein wirtschaftliches Anhängsel von Lothringen werden, statt mit demselben eine gemeinsame und ebenbürtige Verbindung mit Niederrheinland-Westfalen und mit dem Meere zu erhalten. Die Nied ist von Metz bis Rehlingen rund 85 km lang, die Saar von Brebach bis Rehlingen 43 km. Die Erze für Halbergerhütte würden also einen Weg von Deutsch-Oth oder Algringen nach Metz, von Metz nach Rehlingen und von Rehlingen nach Brebach machen, d. h. etwa 152 km zurücklegen müssen. Von Algringen nach Konz sind es dagegen nur 76 km und von Konz nach Brebach nur 108 km. Die ganze Länge beträgt also nur 32 km mehr als bei einem Niedkanal. Der Oberingenieur Natterer hat in seinem Vortrag auf der Hauptversammlung des Verbandes für Kanalisierung der Mosel und der Saar am 11. Oktober 1903 zu Kochem darauf hingewiesen, daß die lange und enge Schleife bei Mettlach-St.-Gangolph Gelegenheit giebt zur Verkürzung des Schiffahrtswegs durch eine Tunnelanlage, und zwar zur Verkürzung um 6 bis 7 km. Eine

zweite Schleife der Saar zwischen Schoden und Hammerfähr und eine dritte bei Hamm bieten nach derselben Quelle ebenfalls Gelegenheit zur Abkürzung des Fahrweges für Schiffe um zusammen 13,5 km Länge, so daß daraus im Ganzen eine Abkürzung von 20 km entstände. Dadurch würde der Weg der Erze für Halbergerhütte aus Lothringen nur noch um 12 km länger sein als über einen Niedkanal, — eine Entfernung, die bei einem Wasserwege überhaupt nicht ins Gewicht fällt. Dagegen würde der Weg von Brebach nach Konz auf der Saar 108 km bez. 88 km, über Rehlingen, Nied, Metz und die Mosel nach Konz aber 228 km betragen, also 120 km bez. 140 km mehr. Ein Vergleich bei den Transporten der Dillinger Hütte an Roheisen von ihren Erzfeldern bei Großhettingen nach Dillingen ergiebt für Niedkanal und den Weg über Konz folgendes. Von Dillingen nach Rehlingen sind es 7 km, von Rehlingen nach Metz 85 km und von Metz nach Diedenhofen, der Kanalstation von Großhettingen, 32 km, zusammen also 124 km. Von Diedenhofen nach Konz sind es dagegen 68 km, und von Konz nach Dillingen 72 km (bez. bei Ausschaltung der 3 Schleifen, 52 km), zusammen also 140 km bez. 120 km. Hier ist also der Weg über die Nied ohne Beseitigung der Saarschleifen um nur 16 km kürzer, bei Beseitigung der Saarschleifen aber sogar um 4 km länger als der Weg über Konz! Andrerseits ist der Weg von Dillingen nach Konz auf der Saar um 120 km (bez. 140 km) kürzer als der Weg von Dillingen nach Konz über einen Niedkanal. War der Saarweg von Dillingen nach Konz nur 72 km, bez. 52 km, so betragen die anderen Strecken Dillingen-Rehlingen 7 km, Rehlingen-Metz 85 km, Metz-Konz 100 km, zusammen also 192 km.

Für die Mosel hat die Strecke, welche man zu kanalisieren dachte, niemals erheblich geschwankt. Zur Zeit kann als oberes Ende einer neuen Moselkanalisierung nur Metz infrage kommen. Ein anderes ernstes Projekt giebt es nicht mehr. Bei der Saar hat die Frage der Kanalisierungsstrecke dagegen bedeutenden Meinungsverschiedenheiten unterlegen. Solche waren schon dadurch gegeben, daß die obere Saar heute von Steinbach bis nach Ensdorf herab für 290-t-Schiffe kanalisiert ist, und daß sich in Steinbach der Saarkanal anschließt, der fast ausschließlich dem Kohlenabsatze der Kgl. Preußischen Saargruben dient, wenn er für denselben auch keineswegs schon ein idealer Weg ist. Die Begrenzung der heutigen Saarkanalisierung schließt die Benutzung derselben zu anderen Zwecken mindestens für die Ausfuhr fast aus. Im Jahre 1902 waren von den 539258 Tonnen Waren, welche aus dem Handelskammerbezirk Saarbrücken auf ihm nach auswärts befördert wurden, 524322 t Steinkohlen und 512 t Koks. Nur 13924 t waren andere Güter. Die anderen Frachten außer Kohlen kommen also kaum inbetracht. Bei der Einfuhr in den Handelskammerbezirk liegen die Dinge allerdings etwas anders. Nach der Statistik der Wasserbauinspektion Saarbrücken wurden auf der kanalisierten

Saar im Jahre 1902 in den Handelskammerbezirk Saarbrücken 216417 Tonnen eingeführt. Unter der Einfuhr befinden sich natürlich weder Kohlen noch Koks. (Im Handelskammerbezirk selbst eingeladen und ausgeladen wurden von der Verfrachtungsmenge 3382 t). Der Gesamtverkehr auf der kanalisierten Saar im Handelskammerbezirk Saarbrücken stellt sich also auf 755675 t im Jahre 1902. Bei diesen Zahlen ist jedoch natürlich zu beachten, daß die kanalisierte Saar bei Ensdorf als Sackgasse endet, also einen Durchgangsverkehr überhaupt nicht besitzt, und nur für Schiffe von 290 t Ladefähigkeit gebaut ist, also an sich nur eine wenig rentable Schiffahrt zuläßt. Von Ensdorf bis Merzig (km 26) besteht allerdings noch ein Schiffsverkehr, aber nur für ganz kleine Schiffe bis zu 50 t Tragfähigkeit, und diese dienen einzig der Steinkohlenverschiffung. Zutal werden die Schiffe noch durch Menschen mit Fahrstangen bewegt, zuberg durch Pferde. Von Merzig bis zur Mündung der Saar in die Mosel bei Konz (km 51,3) findet überhaupt keine Schiffahrt statt.

Es ist an sich ein seltsamer Zustand, daß man vom Rheinmarnekanal kommend mit 290-t-Schiffen bis nach Ensdorf fahren kann, daß hier die Wasserstraße zugenagelt ist und sich erst in Trier wieder auftut, von wo 350-t-Schiffe bis nach Koblenz verkehren. Die Strecke Ensdorf-Konz ist einfach gesperrt. Man sollte meinen, die wirtschaftliche Notwendigkeit hätte schon längst darauf hingewiesen, die Saarstrecke Ensdorf-Konz zu kanalisieren, zum mindesten, um die Kohlen der Königlich Preußischen Saargruben der Mosel zuzuführen. Aber nichts dergleichen ist geschehen. Die Moselschiffahrt von Trier nach Koblenz ist nicht etwa wegen der Ende der siebziger Jahre gebauten Moselbahn in Verfall geraten, sondern weil zur Verschiffung auf dieser Moselstrecke unter den heutigen Verhältnissen keine Massengüter zur Verfügung stehen, welche nun einmal die Vorbedingung für einen lohnenden Flußverkehr sind. Diese aber sind nur zu beschaffen durch Kanalisierung der Mosel von Konz bis Metz und der Saar von Konz bis Brebach.

Die bisher veröffentlichten Zahlen über die Frachtenbewegungen auf der kanalisierten Saar geben kein deutliches Bild von den wirklichen Verhältnissen, weil bei denselben die Waren gebucht sind, welche durch jede Schleuse gegangen sind. Frachten, welche durch mehr als eine Schleuse gegangen sind, erscheinen also doppelt oder selbst mehrfach in der Statistik. Die neuere Statistik hilft diesem Uebelstande jedoch ab, und bei den oben angegebenen Zahlen ist dieser Mangel von der Wasserbauinspektion Saarbrücken bereits ausgemerzt worden.

Was die Kanalisierung der Saar südlich von Brebach bis Steinbach und die Fortsetzung derselben von Steinbach bis nach Condrexange am Rheinmarnekanal betrifft, so scheint die gegenwärtige Form der Kanalisierung, welche Schiffen von 290 t Ladefähigkeit den Verkehr bis zum Rheinmarnekanal erlaubt, den vorhandenen Bedürfnissen im allgemeinen einigermaßen zu genügen.

Wenigstens sind besondere Klagen über Unzulänglichkeit dieser Kanalisierung bisher in der Oeffentlichkeit nicht hervorgetreten. In der Hauptsache haben zur Zeit auch nur die Königlich Preußischen Saargruben Interesse an diesem Teile der Saarkanalisierung. Infolgedessen bleibt dieser Teil der Frage am besten der Bergwerksdirektion Saarbrücken überlassen. Die privaten Wirtschaftsfaktoren des Saargebietes haben an diesem Teile der Saarkanalisierung kein so erhebliches Interesse, daß sie daran denken würden, denselben mit eigenen Opfern zu fördern oder ins Werk zu setzen. Sie haben aber auch keinerlei Grund, sich diesem Plan zu widersetzen, wenn die Preußische Regierung eine tiefere Kanalisierung der oberen Saar aus eigenem Interesse daran dem Saargebiete als freies Geschenk bieten sollte. Nur in einem Falle würden sich die privaten Wirtschaftsfaktoren des Saargebiets gegen einen weiteren Ausbau der oberen Saarkanalisierung zu wenden haben: wenn nämlich die Zustimmung zur Kanalisierung der Saar von Brebach bis Konz von der Bedingung abhängig gemacht werden sollte, daß zuerst die obere Saar und der Saarkanal für Schiffe von 600 t Ladefähigkeit kanalisiert werde. Eine solche Bedingung würde schon deshalb unannehmbar sein, weil die Möglichkeit der Wasserversorgung eines Kanals für 600-t-Schiffe von Brebach bis Condrexange mehr als zweifelhaft ist und die Saarkanalisierung von Brebach bis Konz nicht von der Lösung einer Frage abhängig gemacht werden darf, welche möglicherweise in verneinendem Sinne zu beantworten sein könnte. Aus diesen Erwägungen heraus haben auch die Vorstände der wirtschaftlichen Vereine des Saargebietes in ihrer Sitzung vom 15. Dezember 1903 (Nr. 51 der „Saarindustrie" vom 18. Dezember 1903) beschlossen:

„Hinsichtlich der Frage der Saarkanalisierung sind die Vorstände der Meinung, daß das Inswerksetzen dieses Unternehmens unter keinen Umständen von der Bedingung abhängig gemacht werden dürfe, daß zuerst die obere Saar kanalisiert werde, sondern, daß der Schwerpunkt des Saarkanales stets in der Verbindung der Saarstädte und des Gebietes um die Saarstädte mit der Mosel und dem Rheine zu suchen sei. Inwieweit die obere Saar eine Kanalisierung für 600-t-Schiffe zuläßt, ist zurzeit noch eine umstrittene Frage. Sie läßt sich nur durch technische Untersuchungen lösen."

Ganz in demselben Sinne hat sich die Handelskammer Saarbrücken in ihrer Sitzung vom 5. Januar (Nr. 2 der „Saarindustrie" vom 8. Januar 1904) folgendermaßen geäußert: „Die Zustimmung zur Kanalisierung der Saar darf nicht von der Bedingung abhängig gemacht werden, daß zuerst der jetzt bestehende Saarkanal für Schiffe von größerer Ladefähigkeit eingerichtet werde."

In gerechter Würdigung dieser Verhältnisse sah der Kanalplan, für welchen im Jahre 1901 durch die Handelskammer Saarbrücken Erhebungen gemacht wurden, denn auch nur eine Kanalisierung der Saar von Saarbrücken bis Konz vor. Andrerseits glaubte die Handelskammer Saarbrücken in ihrem Gutachten von 1901

die Kanalisierung der Saar von Saargemünd, also von der Einmündung des Saarkanals in die kanalisierte Saar, bis Konz fordern zu sollen. Das wirtschaftlich Nötige und Lohnende liegt nach der heutigen allgemeinen Anschauung in der Mitte, und zwar näher an dem Regierungsvorschlage als an dem Wunsche der Handelskammer Saarbrücken von 1901. Die Saarstädte sind der wirtschaftliche Mittelpunkt des ganzen preußischen Saargebietes, ja sie behaupten eine Stellung als Wirtschaftshauptstadt selbst wesentlich über dieses Gebiet hinaus. Infolgedessen lag der Gedanke nahe, die Saarkanalisation für 600-t-Schiffe in ihnen ebenso enden zu lassen wie die neue Moselkanalisation in Metz. Dabei war nur übersehen, daß eins der fünf großen Eisenwerke des Saargebietes, auf dessen Frachtenverkehr die Saarkanalisierung mit angewiesen ist, wenn anders sie sich wirtschaftlich lohnen soll, die Halbergerhütte in Brebach, nur 5 km oberhalb Saarbrückens und 4 km oberhalb St. Johanns liegt, und daß deshalb eine Saarkanalisation für ein kürzeres Stück als Konz-Brebach ausgeschlossen sein muß. Würde die Neukanalisierung der Saar in Saarbrücken enden, so würde diese Begrenzung des Planes für die Halbergerhütte den Erzbezug auf dem Kanal überhaupt unlohnend machen und somit dem Kanal jährlich mehrere Hunderttausend Tonnen Fracht entziehen. So kommt nach einmütigem Urteil der Interessenten als oberes Ende einer Saarkanalisierung heute nur noch Brebach inbetracht. Auch im Interesse der glücklichen Durchführung der Saarkanalisation ist diese Beschränkung mit Freuden zu begrüßen; denn mit jedem Kilometer aufwärts, den der Plan geführt wird, wachsen die Kosten und sind die nötigen Wassermengen immer schwerer zu beschaffen. Außerdem ist es aus technischen Gründen durchaus zweifelhaft, ob eine Kanalisierung der Saar in der gewünschten Tiefe über Brebach hinaus möglich ist. Eine tiefere Kanalisierung der Saar oberhalb Brebach ist in jedem Falle eine Frage ganz für sich, die mit derjenigen Kanalisierung der Saar, welche das Saargebiet nach dem Rheine und der Nordsee sowie nach Niederrheinland-Westfalen aufschließen soll, zunächst nichts zu tun hat und gegen sie zurücktreten muß.

Was die Art der Kanalisierung der Saar anbelangt, so bestehen darüber ebenfalls keinerlei Meinungsverschiedenheiten mehr. Es kann sich nur um eine Kanalisierung der Saar für Schiffe mit 600 t Ladefähigkeit handeln, wie sie auch für die Mosel und für den Mittellandkanal vorgesehen ist. Kein anderes Maß würde dem Saargebiete eine ebenbürtige Schiffahrtsverbindung mit Niederrheinland-Westfalen und mit seinem natürlichen Ausfuhrhafen Rotterdam geben. Kein anderes Maß würde ihm ferner die Möglichkeit geben, sich nach der günstigsten Frachtkonjunktur unter ähnlichen Frachtbedingungen wie Lothringen-Luxemburg und Niederrheinland-Westfalen den Ausfuhrhafen selbst zu wählen. Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen würden als Ausfuhrhäfen zur Wahl stehen, wenn die Wasserverbindung für 600 t-Schiffe zwischen dem

Saargebiet und dem Rheine hergestellt wäre. Für Verschiffungen nach Indien kommt z. B. fast ausschließlich Amsterdam inbetracht. Durch die mehrfache Umladung bis dorthin wird aber die Ausfuhr nach Indien zur Zeit meist so stark verteuert, daß eine lohnende Ausfuhr nach diesem an Wichtigkeit immer wachsenden Absatzgebiete jetzt fast unmöglich ist.

Nach dem Ersten Teile des „Führers auf den deutschen Schiffahrtsstraßen" bearbeitet im Königlich Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten (2. Auflage, Berlin 1903, Lithographisches Institut, S. 84 bis 91) sind die Verhältnisse auf der Saar von Konz bis Brebach die folgenden:

1. Entfernung vom unteren Anfangspunkte der Schiffahrt		2. Bezeichnung der an der Wasserstraße liegend. Orte und Verkehrsanstalten	3. Wasserstände am Pegel bei			4. Fahrwassertiefe bei		5. Schleusen Nutzbare	
km	Ufer		Mittl. N.W. + m a. P.	M.W. + m a. P.	Höchst. schiffb. H. W. + m a. P.	Mittl. N.W. m	M.W. m	Länge m	Breite m
		a) Freie Saar.							
0,0		Mündung in die Mosel Nr. 7 (km 198,8) . . .	—	—	—	0,50	1,20	—	—
0,2	r	Conz, P.T.E., Eisenbahnbrücke	—	—	—	0,50	1,20	—	—
0,4	—	„ Straßenbrücke . . .	0,49	1,10	—	„	„	—	—
3,1	r	Filzen	—	—	—	„	„	—	—
4,5	r	Hamm	—	—	—	„	„	—	—
6,3	l	Canzem	—	—	—	„	„	—	—
9,3	r	Wiltingen, P. T. E. . . .	—	—	—	„	„	—	—
12,1	r	Schoden	—	—	—	„	„	—	—
12,6	l	Biebelhausen	—	—	—	„	„	—	—
15,4	l	Niederleuken	—	—	—	„	„	—	—
16,8	r	Beurig, P. T. E., Wegebrücke	—	—	—	„	„	—	—
„	—	Mündung der Leuk . . .	—	—	—	„	„	—	—
„	l	Saarburg, P. T. E. . . .	0,63	1,13	2,40	„	„	—	—
18,6	l	Crutweiler	—	—	—	„	„	—	—
20,4	r	Kirden	—	—	—	„	„	—	—
21,1	l	Staadt	—	—	—	„	„	—	—
21,8	r	Saarhaus-Serrig, E. . . .	—	—	—	„	„	—	—
27,4	l	Taben, P. E., Wegebrücke .	—	—	—	„	„	—	—
29,5	r	Saarhausen	—	—	—	„	„	—	—
32,8	r	Saarhölzbach, E.	—	—	—	„	„	—	—
36,0	r	Mettlach, P. T. E. . . .	0,55	1,09	2,60	„	„	—	—
36,4	—	„ Straßenbrücke . .	—	—	—	„	„	—	—
„	l	Keuchingen	—	—	—	„	„	—	—
40,7	l	Steinbach	—	—	—	„	„	—	—
42,2	l	Budwag	—	—	—	„	„	—	—
42,9	l	Dreisbach	—	—	—	„	„	—	—
45,4	r	Ponten, P. E.	—	—	—	„	„	—	—
46,0	r	Besseringen, E	—	—	—	„	„	—	—
47,3	l	Schwemmlingen	0,68	1,28	2,60	„	„	—	—
47,7	l	Rüpplingen	—	—	—	„	„	—	—

6. Brücken. Zahl und Weite der Oeffnungen m	6. Brücken. freie Höhe bei höchst. schiffb. W. m	7. Bemerkungen
		Erklärung der Abkürzungen. P. = Postamt. E. = Eisenbahnstation. T. = Telegraphenamt. D. = Dampfschiffstation. F. = Fernsprecher. Z. = Zollamt. St. = Erhebungsstelle für Statistik. H. = Hebestelle für Schiffahrtsabgaben. E. V. = Eisenbahn-Verbindung.
		Von der Mündung der Saar bis Merzig (km 51,3) findet keine Schiffahrt statt. Von Merzig bis Ensdorf (km 77,3) dienen nur kleine Schiffe von 40—50 t Tragfähigkeit zum Steinkohlentransport; die Schiffsbewegung zu Tal geschieht hier durch Menschen mittels Fahrstangen, zu Berg durch Pferde. Von Ensdorf bis zur Einmündung des Saarkanals werden die Schiffe zu Tal und zu Berg mit Pferden gezogen, vereinzelt auch durch Benzinmotore. Sperren zu Reparaturen haben im Durchschnitt seit 1880 jährl. 11 Tage gedauert, durch Hochwasser und Eisgang jährl. 32 Tage; die längste Sperre (1895) dauerte 78 Tage, die kürzeste 1898 2 Tage. Die größten auf der kanalisierten Saar von Ensdorf bis Saargemünd verkehrenden Schiffe haben eine Länge von 38,50 m, eine Breite von 5,10 m und eine Tragfähigkeit von 290 t.
—	—	km 0 bis km 108,8 Wasserbauinspektion Saarbrücken.
30,00	8,80+	Feste eiserne Brücke. Ueber M. W.
14,00	8,50+	Nullpunkt des Pegels = N. N. + **126,718** m. Der Wasserstand am Conzer Pegel hängt wesentlich von dem Moselwasserstande ab. Feste gewölbte Brücke. + Ueber M. W.
—	—	
—	—	Die Nachen- und Pontenfähre bei km 5,1 ist zur Zeit nicht im Betriebe.
—	—	Nachen- und Pontenfähre.
—	—	Nachen- und Pontenfähre.
—	—	Nachenfähre.
—	—	
20,00	8,80+	Feste gewölbte Brücke. + Ueber M. W.
—	—	Nullpunkt des Pegels = N. N. + **138,953** m.
—	—	
—	—	
—	—	Nachenfähre.
—	—	Serriger Holzplatz.
30,00	11,10+	Feste eiserne Brücke. + Ueber M. W.
—	—	Nachenfähre.
—	—	
—	—	Nullpunkt des Pegels = N. N. + **156,506** m. 66 m Ladeplätze.
40,00	8,40+	Feste eiserne Brücke. + Ueber M. W.
—	—	
—	—	
—	—	
—	—	Nachenfähre.
—	—	Nachen- und Pontenfähre.
—	—	
—	—	
—	—	

1. Entfernung vom unteren Anfangspunkte der Schiffahrt km	Ufer	2. Bezeichnung der an der Wasserstraße liegend. Orte und Verkehrsanstalten	3. Wasserstände am Pegel bei Mittl. N. W. + m a. P.	M. W. + m a. P.	Höchst. schiffb. H. W. + m a P.	4. Fahrwassertiefe bei Mittl. N. W. m	M. W. m	5. Schleusen Nutzbare Länge m	Länge m
51,3	r	Merzig P. T. E.	—	—	—	—	—	—	—
—	l	Merzig, Straßenbrücke . .	—	—	—	"	"	—	—
52,4	l	Hilbringen, P.	—	—	—	"	"	—	—
59,1	l	Fremersdorf, P. T.	—	—	—	"	"	—	—
59,6	l	Mündung der Nied . . .	—	—	—	"	"	—	—
61,5	l	Rehlingen, P.T., Straßenbrücke	—	—	—	"	"	—	—
"	r	Beckingen P. T. E. . . .	—	—	—	"	"	—	—
64,3	—	" Eisenbahnbrücke .	—	—	—	0,50	1,20	—	—
67,1	r	Pachten, P. T. E.	—	—	—	"	"	—	—
69,1	r	Mündung der Prims . . .	—	—	—	"	"	—	—
70,0	l	Wallerfangen, P. T. E. . .	—	—	—	"	"	—	—
72,1	l	Beaumarais, P. T.	—	—	—	"	"	—	—
74,0	l r	Saarlouis, P. T. E. Z. . .	0,24	0,91	1,60	"	"	—	—
74,5		Fraulautern, P. T. E. . . .	—	—	—	"	"	—	—
		b) Kanalisierte Saar.							
77,3	r	Ensdorf, P. T. E.	—	—	—	0,50	1,20		
"	—	" Schleuse, St. . . .	1,74	2,41	3,30	1,60	1,60	40,80	6,60
77,8	r	" Ladestelle	—	—	—	"	"	—	—
78,7	—	" Straßenbrücke . .	—	—	—			—	—
79,5	l	Lisdorf, P. T.	—	—	—	"	"	—	—
79,6	—	" Eisenbahnbrücke .	—	—	—	"	"	—	—
82,0	r	Bous, P. T. E.	—	—	—	"	"	—	—
83,7	l	Wadgassen, P. T.	—	—	—	"	"	—	—
84,0	—	" Eisenbahnbrücke	—	—	—	"	"	—	—
"	l	Mündung der Bist . . .	—	—	—	"	"	—	—
84,4	r	Schleuse Bous	1,80	1,80	3,30	1,60 2,00	1,60 2,00	40,80	6,60
87,0	l	Hostenbach, P. T. E. . . .	—	—	—	"	"	—	—
87,5	r	" Kalkofenanlage .	—	—	—	"	"	—	—
88,2	r	Völklingen, P. T. E. . . .	—	—	—	"	"	—	—
"	r	" Ladeplatz . . .	—	—	—	"	"	—	—
88,5	l	Wehrden, P.	—	—	—	"	"	—	—
"	l	" Mündung der Rossel	—	—	—	"	"	—	—
89,0	—	" Straßenbrücke . .	—	—	—	"	"	—	—
"	—	" Schleuse	2,00	2,00	3,30	2,00	2,00	40,80	6,60
89,3	l	Geislautern	-	—	—	"	"	"	—
90,9	l	Fürstenhausen	—	—	—	"	"	"	—

6. Brücken. Zahl und Weite der Oeffnungen m	6. Brücken. freie Höhe bei höchst. schiffb. W. m	7. Bemerkungen. Erklärung der Abkürzungen. P. = Postamt. E. = Eisenbahnstation. T. = Telegraphenamt. D. = Dampfschiffstation. F. = Fernsprecher. Z. = Zollamt. St. = Erhebungsstelle für Statistik. H. = Hebestelle für Schiffahrtsabgaben. E. V. = Eisenbahnverbindung.
—	—	Nullpunkt des Niedrig- und Mittelwasserpegels = N. N. + 165,414 m. Nullpunkt des Hochwasserpegels = N. N. + 165,444 m. 100 m Ladeplätze.
40,00	8,20+	Feste eiserne Brücke. + Ueber M. W.
—	—	
—	—	Nachen- und Pontenfähre.
—	—	
49,80	5,70+	Feste eiserne Brücke. + Ueber M. W.
—	—	
50,00	6,56+	Feste eiserne Brücke. + Ueber M. W.
—	—	Nachen- und Pontenfähre.
—	—	
—	—	Nachenfähre.
—	—	Nachenfähre.
7,50	6,10+	Nullpunkt des Pegels = N. N. + 174,565 m. Gewölbte Chausseebrücke. + Ueber M. W.
—	—	2 Schiffbauanstalten ohne besondere Vorrichtungen bei km 74,5 und km 75,6.
—	—	200 m Ladeplätze.
—	—	Nullpunkt des Oberpegels = N. N. + 173.518 m.
—	—	200 m Ladeplätze der Grube Ensdorf mit E. V. (schmalspur.) 4 Ladeböcke.
60,00	6,40+	Feste eiserne Brücke. + Ueber gewöhnlichem Stau.
—	—	70 m Ladeplätze.
60,00	6,65+	Feste eiserne Brücke. + Ueber gewöhnlichem Stau.
—	—	Nachen- und Pontenfähre bei km 83,7. 50 m Ladeplätze.
—	—	100 m Ladeplätze.
14,00	7,85+	Feste eiserne Brücke. + Ueber gewöhnlichem Stau.
—	—	
—	—	Nullpunkt des Oberpegels = N. N. + 175.206 m.
—	—	100 m Ladeplätze mit E. V. (schmalsp.) Kohlenladestelle. 2 Ladeböcke.
—	—	100 m Ladeplätze mit E. V. (schmalsp.)
20,00	8,40+	Feste eiserne Eisenbahnbrücke. + Ueber gewöhnlichem Stau.
—	—	600 m Ladeplätze der Völklinger Hütte mit E.V. (schmalspurig). 1 Maschinenkran.
—	—	
—	—	
25,00	8,00+	Feste eiserne Brücke. + Ueber gewöhnlichem Stau.
6,60	6,20+	Nullpunkt des Oberpegels = N. N. + 176,927 m. Feste eiserne Brücke über dem Oberhaupt der Schleuse. + Ueber gewöhnl. Stau.
	—	100 m Kohlenladeplätze mit E. V. (schmalsp.). 2 Ladeböcke.
—	—	100 m Ladeplätze. Nachenfähre.

1. Entfernung vom unteren Anfangspunkte der Schiffahrt km	Ufer	2. Bezeichnung der an der Wasserstraße liegend. Orte und Verkehrsanstalten.	3. Wasserstände am Pegel bei Mittl. N. W. + m a. P.	M.W. + m a. P.	Höchst schiffb. H. W. + m a. P.	4. Fahrwassertiefe bei Mittl. N.W. m	M.W. m	5. Schleusen Nutzbare Länge m	Breite m
91,0	r	Mündung des Püttl. Baches	—	—	—	2,00	2,00	—	—
92,6	r	Kalkofenanlage	—	—	—	"	"	—	—
93,1	l	Fenner Glashütte	—	—	—	"	"	—	—
93,3	r	Chemische Fabrik . . .	—	—	—	"	"	—	—
93,8	r	Louisenthal, P. T. E. . . .	—	—	—	"	"	—	—
94,4	—	" Straßenbrücke .	—	—	—	"	"	—	—
94,6	l	" Schleuse, St. . .	2,00	2,00	3,80	"	"	40,80	6,60
94,4	l	Stangenmühle	—	—	—	"	"	—	—
97,1	l	Ottenhausf. u. Gersweiler, P. T.	—	—	—	"	"	—	—
97,6	r/l	Burbach, P. T. E.	—	—	—	"	"	—	—
98,6	l	Berliner-Blau-Fabrik . . .	—	—	—	"	"	—	—
98,8	l	Dampfziegelei Schanzenberg	—	—	—	"	"	—	—
"	r	Phosphatmühle	—	—	—	"	"	—	—
99,0	—	Eisenbahnbrücke	—	—	—	"	"	—	—
99,1	l	Pulverbach-Schanzenberg . .	—	—	—	"	"	—	—
99,5	r	Malstatt, P. T. E. . . .	—	—	—	"	"	—	—
"	r	" Cementfabrik . .	—	—	—	"	"	—	—
99,8	—	" Straßenbrücke . .	—	—	—	"	"	—	—
100,5	l	Saarbrücken, P. T. E. . .	—	—	—	"	"	—	—
"	l	" Schleuse St . . .	2,00	2,00	3,60	2,00	2,00	40,80	6,60
100,8	r	" Verladestelle (Hafen-Insel)	—	—	—	"	"	—	—
101,1	—	" Straßenbrücke . .	—	—	—	"	"	—	—
101,4	r	St. Johann a./S., P. T. E.	—	—	—	"	"	—	—
101,6	l	" Ladeplatz	—	—	—	"	"	—	—
101,8	—	" Straßenbrücke .	—	—	—	"	"	—	—
105,6	l	St. Arnual, P. T.	—	—	—	"	"	—	—
"	r	Brebach, P. T. E. . . .	—	—	—	"	"	—	—
107,7	l	Schleuse Güdingen St. . .	2,00	2,00	3,60	"	"	40,80	5,20

6. Brücken. Zahl und Weite der Oeffnungen m	freie Höhe bei höchst. schiffb. W. m	Bemerkungen. — 7. Erklärung der Abkürzungen. P. = Postamt. E. = Eisenbahnstation. T. = Telegraphenamt. D. = Dampfschiffstation. F. = Fernsprecher. Z. = Zollamt. St. = Erhebungsstelle für Statistik. H. = Hebestelle für Schiffahrtsabgaben. E. V. = Eisenbahnverbindung.
—	—	
—	—	
—	—	40 m Ladeplätze.
—	—	100 m Ladeplätze mit E. V. (schmalsp.).
—	—	Kohlenladestelle bei km 94,5 r. 300 m Ladeplätze mit E. V., 100 m Ladeplätze ohne E. V. 7 Ladeböcke.
25,00	7,70+	Feste eiserne Brücke. + Ueber gewöhnlichem Stau.
—	—	Nullpunkt des Oberpegels = N. N. + **178,712** m.
—	—	
—	—	
—	—	Nachenfähre. Ladestelle der Burbacher Hütte und Waggonfabrik bei km 98,0. 400 m Ladeplätze mit E. V. (schmalsp.), 240 m Ladeplätze ohne E. V. 2 Maschinenkrane, 1 Ladebock.
—	—	35 m Ladeplätze.
—	—	100 m Ladeplätze mit E. V. (schmalsp.).
—	—	40 m Ladeplätze.
10,00	13,00+	Feste gewölbte Brücke. + Ueber gewöhnlichem Stau.
—	—	35 m Ladeplätze.
—	—	50 m Ladeplätze. Rampe.
—	—	100 m Ladeplätze mit E. V. (schmalsp.).
40,00	11,40+	Feste eiserne Brücke. + Ueber gewöhnlichem Stau.
—	—	Wasserbauinspektion. 200 m Ladeplätze.
—	—	Nullpunkt des Oberpegels = N. N. + **181,001** m.
—	—	
—	—	Handelshafen mit 3400 a mit E. V. 450 m Ladeplätze mit E V., 370 m ohne E. V. 5 Maschinenkrane, 4 Ladebühnen, 59 Kohlentrichter.
22,00	6,00+	Feste eiserne Brücke. + Ueber gewöhnlichem Stau. Hafeneingang. Nachenfähre. Dienstgebäude der Wasserbauinspektion.
—	—	Nachenfähre. 700 m Ladeplätze.
—	—	200 m Ladeplätze. Alter Saarbrücker Pegel. Nullpunkt des Pegels = N. N. + 182,151 m.
7,60	6,20+	Feste gewölbte Brücke. + Ueber gewöhnlichem Stau. Rechts Liegestelle für Schiffe 750 m.
—	—	
—	—	36 m Ladeplätze. Nachenfähre.
—	—	Nullpunkt des Oberpegels = N. N. + 183,061 m.

Die Notwendigkeit der Saarkanalisierung von Brebach bis Konz für 600-t-Schiffe.

Die Kanalisierung der Saar für 600-t-Schiffe von Brebach bis Konz ist eine dringende wirtschaftliche Notwendigkeit.

Es ist heute kein Geheimnis mehr, daß sich die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenindustrie des preußischen Saargebietes seit 1885 beharrlich durch staatliche Maßnahmen zu ihren Ungunsten verschoben hat. Einmal durch die Frachtentarifpolitik des Königreichs Preußen. Seit 1886 ist eine steigende Vorbegünstigung der niederrheinisch-westfälischen Eisenindustrie vor der Eisenindustrie des Saargebietes durch die Tarifpolitik der preußischen Staatseisenbahnen eingetreten. Die Tarifermäßigungen, welche den Rohstoffen beider Industriegruppen seit 1886 zuteil geworden sind, sind folgende:

Das Ruhrrevier erhielt:

1. Den Notstandstarif vom 1. August 1886 für Lahn- und Dillerze d. h. eine Ermäßigang für 1 t Erz von	1,50 Mk.
2. Den Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Erze, eine Ermäßigung für 1 t Erz von	1,50 Mk.
zusammen für 1 t Erz	3,00 Mk.

Das Saarrevier erhielt:

1. Den Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 d. h. eine Ermäßigung für 1 t Erz von	0,50 Mk.
Sa.	0,50 Mk.

Auch der Gütertarif für Erze vom 1. Juni 1901 hat für Niederrheinland-Westfalen einen größeren Vorteil bedeutet als für das Saargebiet und hat somit die bestehende Ungleichheit in der Tarifbehandlung Niederrheinland-Westfalens einerseits und Südwestdeutschlands andrerseits noch verschärft. Trotzdem ist nicht einmal die Herabsetzung der Roheisenfracht von Lothringen-Luxemburg nach dem Saargebiete zu erreichen gewesen, ganz zu geschweigen von

einer weiteren Herabsetzung der Eisensteinfrachten von Lothringen um 20 Pf. für die Tonne.

Die Frachtermäßigungen, welche das Ruhrgebiet erfahren hat, sind also um mehr als 2,50 M. größer gewesen als diejenigen, welche dem Saargebiet zuteil geworden sind. Eine weitere Frachtbegünstigung hat das Ruhrgebiet durch den Bau des Dortmund-Ems-Kanals erhalten. Der Bau des Kanals der Emscher Linie und seine Führung bis Hannover, welche zur Zeit dem preußischen Landtage vorliegen, werden seine Frachtverhältnisse noch günstiger stellen, und durch die Durchführung des ganzen Mittellandkanales, welche im nächsten Jahrzehnt zu erwarten steht, wird dieses Gebiet Frachtvorteile zugewendet erhalten, gegen welche das Saargebiet ohne Verbilligung seiner Frachten niemals wird aufkommen können.

Dazu kommt die übergroße Belastung, welche die Eisenwerke der Saarindustrie im letzten Jahrzehnt durch die übertrieben fiskalische Preispolitik der Königlich Preußischen Saarkohlengruben erfahren haben, da sie ausschließlich auf den Kohlen- und Koksbezug von diesen angewiesen sind. Ist doch der rechnungsmäßige Ueberschuß des staatlichen Kohlenbergbaues an der Saar von 6,70 Millionen Mark im Jahre 1892 auf 24,98 Millionen Mark im Jahre 1901 gestiegen, hat sich in zehn Jahren also fast vervierfacht. Die Preisstellung der Kokskohlen der Königlichen Saargruben ist in der Zeit von 1893 bis 1902 um durchschnittlich 2,69 M. höher gewesen als diejenige des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikates, d. h. um 34,5% der Preise des Kohlensyndikates. Ganz ähnliches gilt von den vergleichbaren Kokspreisen. Diese sind von 1892 bis 1903 durchschnittlich bei den Königlich Preußischen Saargruben um 6,04 M. oder 54,5 % der Preise des westfälischen Kokssyndikates höher gewesen als diese. Die folgenden beiden Tabellen geben den Nachweis.

Koks-Kohlenpreise.

	Rheinisch-westfälisches Kohlensyndikat	Unter Abzug von 75 Pfg. Nachlaß (1,50 Mk. Exportbonifikation bei 50% Export)	Heinitz-Dechen 1. Halbjahr	Heinitz-Dechen 2. Halbjahr	Heinitz-Dechen Jahresdurchschnitt	Heinitz-Dechen, umgerechnet im Verhältnis von 70 : 50% Ausbringen	Qualitätsabschlag v. 12,5 %	Heinitz-Dechen, nach Ausbringen umgerechnete Preise, unter Abzug von 12,5 % Qualitätsabschlag	Die auf gleiches Ausbringen und gleiche Qualität umgerechneten Saarpreise waren höher als die Preise des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikates	Unterschied der vergleichbaren Kokspreise in Prozenten der Syndikatspreise
1893	5,50		5	4,70	4,85	6,79	0,85	7,64	2,14	38,9 %
1894	6,00		4,70	4,90	4,80	6,72	0,84	7,56	1,56	26 %
1895	6,50		5,20	5,20	5,20	7,28	0,91	8,19	1,69	26 %
1896	6,50		5,40	5,80	5,60	7,84	0,98	8,82	2,32	35,7 %
1897	7,00		6,30	6,70	6,50	9,10	1,14	10,24	3,24	46,3 %
1898	8,00		6,70	7,00	6,85	9,59	1,20	10,79	2,79	34,9 %
1899	8,50		7,40	7,60	7,50	10,50	1,31	11,81	3,31	38,9 %
1900	10,50		9,30	9,60	9,45	13,23	1,65	14,88	4,38	41,7 %
1901	10,50		9,60	8,80	9,20	12,88	1,61	13,49	2,99	28,5 %
1902	9,50	8,75	7,10	7,10	7,10	9,94	1,24	11,18	2,43	27,7 %

Kokspreise.

	Bergamt Saarbrücken		Bergamt Saarbrücken, Jahresdurchschnitt	Qualitätsunterschied zw. Saarkoks u. Ruhrkoks 12,5 %	Saarkokspreis unter Berücksichtigung des Qualitätsunterschiedes von 12,5 % mit Ruhrkoks	Westfälisches Kokssyndikat					Preis des Westfälischen Kokssyndikates abzüglich Exportnachlaß von 2,50 Mk. für 1 t bei 50 % Expt = 105..	Preisunterschied zwischen den vergleichbaren Inlands-Kokspreisen des Bergamtes Saarbrücken und den Ruhrkokspreisen	Preisunterschied in Prozenten der Syndikatspreise
	1. Sem.	2. Sem.				1. Quart.	2. Quart.	3. Quart.	4. Quart.	Jahresdurchschnitt			
1892	15 60	14,50	15,05	1,88	16,93	11,50	10	10	10	10,39		6,54	62,9
1893	14	11	12,50	1,56	14,06	8,25	8,25	8,25	8	8,19		5,87	71,7
1894	11,20	12	11,60	1,45	12,05	8	8	8,25	8,25	8,13		3,92	48,2
1895	13	13	13	1,63	14,63	9,50	9,50	9,50	9,50	9,50		5,13	54
1896	13,50	14,20	13,85	1,73	15,58	10	10	10	10	10		5,58	55,8
1897	15,20	16,00	15,60	1,95	17,55	11	11	11	11	11		6,55	59,5
1898	16	16,50	16,25	2,03	18,28	13	13	13	13	13		5,28	40,6
1899	17,20	17,60	17,40	2,18	19,58	13	13	13	13	13		6,58	50,6
1900	20	20,60	20,30	2,54	22,84	14 } zus.	14 } zus.	14 } zus.	14 } zus.	14 } zus.		8,84 } zus. { 5,84	63,1
1901	20,60	19	19,80	2,48	22,28	20 } 17	20 } 17	20 } 17	20 } 17	20 } 17		2,28 } { 5,28	11,4
1902	15,80	15,80	15,80	1,98	17,78	15	15	15	15	15	13,95	3,83	27,4

Eine solche Belastung gegenüber der niederrheinisch-westfälischen Industrie hat natürlich die Mitbewerbsfähigkeit der Eisenwerke des Saargebietes beeinflussen müssen. Die Eisenwerke der Saarindustrie haben unter den bestehenden Verhältnissen in der Gegenwart wohl schwerer zu kämpfen als die Eisenwerke irgend eines anderen Teiles des deutschen Reiches. Es ist bei den heutigen Verhältnissen des Weltmarktes nicht anzunehmen, daß sich in absehbarer Zeit die Preise für Eisenerzeugnisse in irgend nennenswerter Weise werden steigern lassen. Somit ist eine Abhilfe des gegenwärtigen Druckes nur zu erreichen durch eine beharrliche Verringerung der Produktionskosten. Die Eisenwerke der Saarindustrie haben in den letzten Jahren die verzweifeltsten Anstrengungen gemacht, ihre Generalunkosten durch Vergrößerungen ihrer Werksanlagen, durch Einführung der fortgeschrittensten Methoden und durch Aufstellung arbeitsparender Maschinerie herabzudrücken. Aber selbst in ihrem Streben nach Vergrößerung ihrer Werke, auf das sie die dringendste Notwendigkeit hintreibt, sind sie gehindert worden durch die Unfähigkeit der Königlichen Saarkohlengruben, ihnen die nötigen Koks zu liefern. Als die Firma Gebrüder Stumm in Neunkirchen von der Bergwerksdirektion Saarbrücken Ende der achtziger Jahre des neunzehnten Jahrhunderts unter keinen Umständen die Kokskohlen oder Koks erhalten konnte, deren man zu einer zeitgemäßen Fortentwicklung des Werkes bedurfte, baute der Freiherr von Stumm-Halberg seine ersten Hochöfen in Ueckingen in Lothringen, und das weitere Bedürfnis nach mehr Roheisen mußte bis Ende der neunziger Jahre ebenfalls dort befriedigt werden. So haben wir die traurige Tatsache, daß die Eisenproduktion an der Saar trotz des angestrengtesten Strebens nach Vergrößerung im letzten Jahrzehnt ihre 1893 erreichte Stellung in der Gesamtroheisenproduktion des deutschen Zollgebietes verloren hat und um 1,5 Prozent in ihrer Beteiligung an der Gesamterzeugung zurückgegangen ist. Bei ihrer Beteiligung von 8,80 Prozent an der Gesamterzeugung im Jahre 1893 bedeutet das den Verlust eines vollen Sechstels ihrer Stellung. Der prozentuelle Anteil der Saarhütten an der Roheisenerzeugung des deutschen Zollgebietes betrug:

1893	8,80	Prozent
1894	8,27	"
1895	7,65	"
1896	7,52	"
1897	7,93	"
1898	7,82	"
1899	7,11	"
1900	6,57	"
1901	7,20	"
1902	7,60	"
1903	7,30	"

Obgleich sich also der Prozentsatz seit 1901 wieder etwas gehoben hat, betrug er doch im Jahre 1903 noch 1,5 Prozent oder ein Sechstel des Betrages weniger als im Jahre 1893.

Die Eisenwerke der Saar haben also nicht nur in Gestalt der sehr hohen Eisenbahnfrachten, welche sie von jeher — zum größten Teile allerdings gemeinsam mit der übrigen deutschen Eisenindustrie — zu tragen haben, im Laufe der Jahre ungeheure Summen als Verkehrssteuer an den Preußischen Staat entrichtet, sondern sie haben noch obendrein — was von keiner anderen Gruppe der deutschen Eisenindustrie gesagt werden kann — in der drückenden Last der Kohlenpreise der Kgl. Preußischen Saargruben einen Teil derjenigen Lasten aufgeladen bekommen, welche eigentlich auf die Schultern sämtlicher Steuerzahler des Königreichs Preußen gehört hätten, und sie haben ein gutes Recht, zu verlangen, daß ihnen dafür wenigstens in anderer Beziehung die Mittel zum Fortbestehen gewährt werden.

Das deutsche Volk verlangt von der deutschen Eisenindustrie, daß diese ihre Stellung in der Welteisenindustrie behaupten soll, ja es hofft noch auf eine Hebung dieser Stellung. Aber wie kann das geschehen, wenn in Großbritannien nach bekannter Berechnung nur etwa 10 v. H. der Gestehungskosten für Roheisen auf Frachtkosten entfallen, in Deutschland aber bis 30 v. H.? Für die Saarhütten bedeuten die Frachtkosten 26 v. H. der Selbstkosten für Roheisen. Der Roheisenzoll von 1,50 M. für den dz ist keinerlei Entgelt, das diese Belastung aufwöge. Er hilft vor allem nicht die Stellung der deutschen Eisenindustrie auf dem Weltmarkte behaupten. Hier kann nur eine Herabsetzung der Frachtkosten im deutschen Reiche Wandel schaffen. In den Vereinigten Staaten beträgt der Durchschnittsfrachtsatz der Eisenbahnen anderthalb Pfennig auf das Tonnenkilometer, auf den preußischen Staatsbahnen jedoch über das Doppelte, 3,7 Pfennig. Ein Unterschied von mehr als einem Pfennig auf das Tonnenkilometer besteht auch zwischen dem Durchschnittsfrachtsatze der Preußischen Staatsbahnen und der Belgischen Bahnen. Bei den hohen Kosten der preußischen Eisenbahnverwaltung kann aber heute der Tonnenkilometersatz nicht wesentlich unter 1 Pf. sinken, wenn er nicht die Selbstkosten erreichen soll. Und selbst das Maß von durchschnittlich 2 Pfennig erscheint zur Zeit als Durchschnittssatz unmöglich, da der Preußische Staatshaushalt in immer steigendem Umfange auf die Verkehrssteuer angewiesen ist, welche man Eisenbahnüberschüsse nennt. Somit bleibt nur der Weg des Kanalbaues auf all den Gebieten, auf denen es schwere Massengüter zu befördern gibt, und dieser Kanalbau ist die Pflicht eines Staates, der seinen produktiven Ständen, und vor allem seiner Industrie, Verkehrssteuern auferlegt, die geeignet sind, ihre Stellung auf dem Weltmarkte ins Wanken zu bringen und ihr den Boden für eine weitere Hochentwicklung zu untergraben.

Galten diese Darlegungen dem Wettbewerbe zwischen dem preußischen Saargebiet und Niederrheinland-Westfalen, so ist doch

auch noch ein Wort zu sagen über das Mitbewerbsverhältnis zwischen der Saar und Lothringen-Luxemburg. Aus den Resolutionen der wirtschaftlichen Vereine des Saargebietes und der Handelskammer Saarbrücken ist bekannt, daß die privaten Wirtschaftsfaktoren des Saargebietes ihren Mitbewerbern in Lothringen-Luxemburg von ganzem Herzen wünschen, daß sie die von ihnen zum Besten ihres Landes erstrebte Moselkanalisierung bekommen. Aber doch nur unter einer Bedingung. Und diese Bedingung ist, daß gleichzeitig auch die Saar für Schiffe von gleicher Ladefähigkeit kanalisiert werde. Eine andere Stellungnahme ist heute für die Saarindustrie aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich.

Bekanntlich muß die Saarindustrie ihre Eisenerze aus Lothringen herbeischaffen und die Moselindustrie ihre Hochofenkoks aus Westfalen. Auf jeder Tonne Roheisen, welche heute an der Saar erzeugt wird, liegen die Frachtkosten für 3300 kg Erz, da das Ausbringen aus den kalkhaltigen Erzen der Moselgegend nur 30 bis 31 v. H. beträgt. Da die Tonne Erz von der Mosel nach den Saarwerken durchschnittlich 2,15 Mark Fracht kostet (für Neunkirchen sogar noch mehr), so macht das 7,10 Mark auf die Tonne Roheisen. Wie die folgende Tabelle zeigt, beträgt die durchschnittliche Fracht für 100 kg Koks zum Hochofenbetrieb von der Ruhr nach den Haupteisenorten Lothringens 77,1 Pfg. oder 7,71 Mark für die Tonne.

Frachten der Koks zum Hochofenbetrieb von der Ruhr nach den Moselstationen für 100 kg.

Von	Nach									Summe
	Algringen	Deutsch-Oth und Deutsch-Oth (Hochöfen)	Diedenhofen	Esch	Hayingen	Maizières	Oettingen-Rümelingen	Rombach	Ueckingen	
Altenessen	0,77	0,75	0,74	0,74	0,76	0,78	0,74	0,78	0,75	6,81
Bochum-Nord	0,79	0,77	0,76	0,77	0,78	0,80	0,77	0,80	0,78	7,02
Dortmund	0,81	0,80	0,79	0,80	0,80	0,82	0,80	0,82	0,80	7,24
Essen	0,76	0,74	0,73	0,73	0,75	0,77	0,73	0,77	0,75	6,73
Gelsenkirchen	0,78	0,76	0,76	0,75	0,77	0,79	0,76	0,79	0,77	6,93
Herne	0,79	0,78	0,77	0,77	0,79	0,80	0,78	0,80	0,78	7,06
Hörde	0,80	0,79	0,78	0,78	0,79	0,80	0,78	0,81	0,79	7,12
Oberhausen	0,75	0,73	0,72	0,72	0,74	0,76	0,72	0,76	0,74	6,64

Summe: 55,55 : 72
= 77,1

Da die Saar auf ihre Erze nur 7,10 M. Fracht auf die Tonne Roheisen hat, so würde demnach die Tonne Roheisen in Lothringen-Luxemburg 61 Pf. mehr herzustellen kosten als an der Saar — wenn nämlich der Kokspreis an der Saar derselbe wäre wie an der Ruhr. In Wirklichkeit kostet jedoch jede Tonne Roheisen rund 5 Mark mehr an der Saar herzustellen als an der Mosel, weil sich die Saarkokspreise infolge des erwähnten Umstandes, daß sich die für die Eisenwerke an der Saar inbetracht kommenden Saarkohlengruben im Besitze des preußischen Fiskus befinden und dieser sein Monopol durch die höchsten möglichen Preise ausbeutet, dauernd auf einer Höhe behaupten, welche diejenige der Preise des westfälischen Kokssyndikats um ein bedeutendes überragt. Es betrugen die

Preise westfälischer Syndikatskoks in Lothringen.

	Jahrespreise des Kohlensyndikats	Fracht des Ruhrkoks nach Lothringen	Kosten der Ruhrkoks in Lothringen
1896	10	7,71	17,71
1897	11	7,71	18,71
1898	13	7,71	20,71
1899	13	7,71	20,71
1900	14 } zus. 17	7,71	21,71 } zus. 24,71
1901	20 }	7,71	27,71 }
1902	13,95*)	7,71	21,66
Der Durchschnitt für die 7 Jahre war also:	13,96	7,71	21,27

Dagegen hatte die Eisenindustrie der Saar zu zahlen:

	Saarkoks umgerechnet in Ruhrkoks. Jahrespreis	Erzfracht nach der Saar	Vergleichbarer Kokspreis und Erzfracht für 1 t Roheisen	Also mehr als Lothringen-Luxemburg
1896	15,58	7,10	22,68	4,97
1897	17,55	7,10	24,65	5,94
1898	18,28	7,10	25,38	4,68
1899	19,58	7,10	26,68	5,97
1900	22.84	7,10	29,94	5,23
1901	22,28	7,10	29,38	4,67
1902	17,78	7,10	24,88	3,22
Der Durchschnitt für die 7 Jahre war also:	19,13	7,10	26,23	4,95

In den Jahren 1896 bis 1902 hat sich also durchschnittlich die Tonne Roheisen um 4,95 Mark oder rund 5 M. billiger in Lothringen erzeugen lassen als an der Saar.

Würde nun die Mosel kanalisiert, nicht aber die Saar, so würden die Produktionskosten der Moseleisenwerke um die Differenz zwischen Wasserfracht und Eisenbahnfracht sinken, d. h. wenigstens um 2,61 Mark. Nehmen wir statt der komplizierten Durchschnitts-

*) Diese Zahl unter Berücksichtigung der Ausfuhrvergütung von 2,10 die Tonne bei 50% Ausfuhr.

zahlen einmal ein Beispiel aus der Wirklichkeit, und zwar aus dem Buche „Der Moselkanal, eine wirtschaftliche und politische Notwendigkeit", dessen pseudonymer Verfasser ein auf diesem Gebiete sehr sachkundiger Lothringer ist. Von Ruhrort nach Algringen beträgt heute die Bahnfracht für die Tonne Koks 7,70 M., dagegen würde sich die Wasserfracht bei einer Kanalabgabe von 75 Pf. auf 5,09 Pfennig stellen.

Es betrüge nämlich dann:

Wasserfracht Ruhrort-Diedenhofen	Mk. 3,34
Umschlag von Schiff zu Bahn	„ 0,30
Schleppbahnfracht Diedenhofen-Algringen	„ 0,40
Kanalabgabe	„ 0,75
Wertverminderung durch einmaligen Umschlag	„ 0,30
	Mk. 5,09

7,70 weniger 5,09 macht aber 2,61 Mk.

Beträgt nun heute schon der Unterschied in den Produktionskosten der Tonne Roheisen an der Mosel und Saar dank der Kohlenpreise der Königlichen Saargruben 4,95 Mk., so würde er damit auf 7,56 Mk. anwachsen. Außerdem aber würden die Moselwerke auch noch für ihre Ausfuhr sowohl wie für den Absatz nach Nordwestdeutschland billigere Frachtgelegenheit erhalten als die Saarwerke, welche ihre Erzeugnisse mindestens bis nach Trier mit der Bahn senden müßten, ehe sie den Mosel-Kanal erreichten. Die Schädigung der Saarwerke würde also eine doppelte sein. Eine solche einseitige Begünstigung der außerpreußischen Eisenindustrie von Lothringen-Luxemburg zum Nachteil der preußischen Eisenindustrie an der Saar würde gleichbedeutend sein mit ihrer Schließung und der Verlegung ihrer Werke nach dem außerpreußischen Gebiete der Mosel, für welche die Vorbereitungen bereits getroffen sind. Sie wären dann durch die Kohlenpreise der Kgl. Preußischen Saargruben und durch den Moselkanal aus ihrer preußischen Heimat vertrieben worden. Die Burbacher Hütte erzeugt bekanntlich schon seit 1857 einen Teil ihres Roheisens in Esch in Luxemburg, die Dillinger Hütte seit 1886 all ihr Roheisen in Redingen in Lothringen, die Firma Gebrüder Stumm, Neunkirchen, seit 1891 einen Teil zu Ueckingen in Lothringen, und die Völklinger Hütte seit 1899 einen Teil zu Karlshütte bei Diedenhofen in Lothringen. Im Jahre 1900 war die Moselproduktion dieser vier Saarwerke bereits auf 426663 t angewachsen, während ihre Saarproduktion in demselben Jahre nur 554597 t betrug. Der Erwerb der Kohlengrube Achenbach in Westfalen durch die Firma Gebrüder Stumm in Neunkirchen im Herbste des Jahres 1901 war einzig darauf berechnet, Koks und Kohlen für das Tochterwerk in Ueckingen in Lothringen zu beschaffen. Denn für die Saarwerke selbst kann ja der Massenbezug von Ruhrkoks aus Frachtgründen niemals infrage kommen. 1900 hat auch das letzte Eisenhüttenwerk an der Saar, das noch keine Erzfelder im lothringischen Minettebezirk besaß, die Halbergerhütte, solche erworben, und zwar bei Deutsch-Oth und Algringen.

In der Entwicklung der Eisenerzeugung der Saarwerke und ihrer Filialen Ueckingen, Esch, Redingen und Karlshütte sind drei Abschnitte zu verzeichnen, wenn man etwa ein Jahrzehnt zurückgreift. Bis zum Jahre 1893 behaupteten die Saarwerke über ihre Lothringen-Luxemburger Filialen noch so stark das Uebergewicht, daß ihre Roheisenerzeugung rund das dreifache ihrer Moselproduktion betrug. Einer Saarerzeugung von 460000 t im Jahre 1893 stand eine Moselfilialenproduktion von nur 160000 t gegenüber. Der Vorsprung der Saarmutterwerke betrug also 300000 t. Bis 1900 fand in diesen Verhältnissen eine so starke Verschiebung statt, daß dieser Vorsprung auf 128000 t zusammenschrumpfte, indem die Produktion der Mutterwerke an der Saar 1900 555000 t und die der Tochterwerke an der Mosel 427000 t betrug. Die Zahlen im einzelnen waren folgende:

	Mutterwerke a. d. Saar.	Tochterwerke in Lothringen-Luxemburg.
1892	414413	170361
1893	436073	159664
1894	459734	199575
1895	442824	197038
1896	478103	244090
1897	546621	266945
1898	578844	272163
1899	571032	373193
1900	554597	426663

Als im Jahre 1900 die Einsetzung eines Kanalbauamtes in Trier die Möglichkeit der Mosel- und Saarkanalisierung in greifbare Nähe zurückte und ihre Ausführung zur Wahrscheinlichkeit zu machen schien, entschlossen sich die Saarwerke, wenigstens den Versuch zu machen, unter diesen Umständen die alte Ueberlegenheit der Mutterwerke an der Saar über die Tochterwerke an der Mosel aufrecht zu erhalten. Für ein Jahrzehnt wurde dieser Gesichtspunkt in das Programm aufgenommen und die Entwicklung der Roheisenproduktion beider Gruppen in den nächsten drei Jahren war bereits die Anwendung dieses Grundsatzes. Sie kam in folgenden Erzeugungszahlen zum Ausdruck.

	Mutterwerke a. d. Saar:	Tochterwerke in Lothringen-Luxemburg:
1901	561173	361215
1902	645001	363206
1903	735968	490700

Der Vorsprung der alten Saarwerke, der 1900 nur noch 128000 t betragen hatte, stieg 1903 wieder auf 245000 t, indem 1903 die Saarerzeugung von Roheisen 736000 t und die Erzeugung

der Tochterwerke an der Mosel nur 491000 t betrug. Nach Vollendung der in Angriff genommenen und festbeschlossenen Anlagen wird auch die weitere Entwicklung bis 1910 dasselbe Bild aufweisen. Ja bis 1910, wo die Roheisenerzeugung der Mutterwerke an der Saar 976500 t und die der Tochterwerke an der Mosel 702000 t betragen wird, wird wiederum eine Mehrerzeugung der Mutterwerke von 270000 t erreicht sein. Die Anschlagszahlen für die Zeit 1904 bis 1910 sind folgende:

	Mutterwerke a. d. Saar:	Tochterwerke in Lothringen-Luxemburg:	Mutter- und Tochterwerke zusammen:
1904	866500	512000 t	1378500
1905	866500	532000	1398500
1906	922000	632000	1554000
1907	952000	702000	1654000
1908	952000	702000	1654000
1909	976500	702000	1678500
1910	976500	702000	1678500

Bei der Roheisenerzeugung an der Saar handelt es sich an sich um nichts weniger als um einen verlorenen Posten. Erfährt das preußische Saargebiet eine gleichmäßige Behandlung mit seinen Mitbewerbsgebieten, so steht demselben eine ebensolche Zukunft bevor, wie den andern deutschen Eisenbezirken. Bei dauernder höherer Belastung hinsichtlich der Kohlenpreise und bei dauernder Benachteiligung hinsichtlich der Verkehrswege muß sich das Bild der Aussichten des preußischen Saargebiets jedoch wesentlich ändern. Zur Zeit sind über die Produktionsgestaltung in den Eisenwerken des Saargebiets bis 1909 alle Maßnahmen bereits getroffen. Das weitere wird ganz davon abhängen, ob die fiskalische Preispolitik der Kgl. Preußischen Saarkohlengruben beibehalten und ob in den nächsten Jahren die Saarkanalisierung in Angriff genommen wird. Sollte letzteres nicht der Fall sein, so werden von 1909 an alle Erweiterungsbauten nach Lothringen-Luxemburg verlegt werden, und damit wird der Schwerpunkt der Produktion der alten Unternehmungen an der Saar bald nach den Tochterwerken in Lothringen-Luxemburg rücken, bis dann die dortige Produktion die Produktion im preußischen Saargebiet eines Tages ganz ablöst.

Welche Umwälzungen eine Verlegung der Saareisenhüttenwerke aus dem preußischen Saargebiete nach der lothringisch-luxemburgischen Moselgegend in den Wirtschafts- und Bevölkerungsverhältnissen des Preußischen Saargebietes hervorrufen würde, das vermag selbst eine flüchtige Betrachtung zu zeigen. Die fünf Eisenhüttenwerke des Saargebietes beschäftigen zurzeit 16000 Arbeiter und werden von 1906 an 20000 Arbeiter beschäftigen. Nimmt man die Arbeiterfamilie nur durchschnittlich auf vier Köpfe

an, was bekanntlich keineswegs hoch gegriffen ist, so macht das für die Arbeiter mit ihren Familien 1906 80000 Köpfe, zu denen noch der gesamte Kleinhandel, die Landwirtschaft und das Handwerk kommen würden, die von der Befriedigung der Bedürfnisse dieser Menschenmenge leben. Man wird nicht zu hoch greifen, wenn man diese Arbeitskräfte mit ihren Familien noch auf 10000 Köpfe veranschlagt. Dazu kommen ferner noch ein paar Hundert Angestellte der Werke mit z. T. sehr erheblichem Einkommen. Für die Orte Neunkirchen, Dillingen, Völklingen und die Saarstädte würde diese Abwanderung aus dem preußischen Gebiete wohl den schwersten Schlag bedeuten, der sich für sie denken ließe. Eine solche Abwanderung würde ferner für die Steuerkraft des Saargebietes und damit für die preußische Staatskasse einen nicht minder schweren Schlag bedeuten. Die Kokskohlen der Königlich Preußischen Saargruben und ein erheblicher Teil ihrer Fabrikationskohlen würden damit ihren natürlichen Absatz verlieren, da sie nach Nord, Ost und West durchschnittlich in Entfernungen von 80 km vom Erzeugungsorte nicht mehr wettbewerbsfähig sind. Die Ablegung von wenigstens zehntausend Bergleuten mit 30000 Familienangehörigen wäre also die weitere Folge, wenn man nicht durch Herabsetzung der heutigen Kohlen- und Kokspreise die Wettbewerbsfähigkeit der Kgl. Preuß. Saarkohlen auf weitere Entfernungen möglich machen wollte. Dies würde aber mindestens den gleichen Ausfall für die preußische Staatskasse bedeuten, welche bisher gerade aus den Kokskohlen und Koks unverhältnismäßig hohe Gewinne gezogen hat. In jedem Falle würde mit einem Verlust von 130000 Köpfen für das preußische Saargebiet zu rechnen sein, wenn die Verlegung der Saarhütten nach der Mosel Tatsache werden sollte. Von anderen Verschiebungen der Verhältnisse wie von der Entwertung des Grundes und Bodens im preußischen Saargebiete ganz zu geschweigen.

Aus dem Grunde, daß eine alleinige Moselkanalisierung ihr ganzes Dasein gefährden würde, muß die Eisenindustrie der Saar sich unter allen Umständen auf das entschiedenste wehren gegen den Plan, wohl die Mosel zu kanalisieren, nicht aber die Saar. Sie wird demselben niemals ihre Zustimmung geben, und sie vermag nicht einzusehen, wie ein solcher Plan mit den Interessen des Königreichs Preußen vereinbar ist. Sie wünscht der Moselindustrie von ganzem Herzen die Moselkanalisierung, aber sie kann sie nicht zugeben ohne gleichzeitige Kanalisierung der Saar von Brebach bis Konz für Schiffe von gleicher Ladefähigkeit, d. h. für Schiffe von 600 t. Dies muß das letzte Wort der Saarindustrie in Sachen der Moselkanalisierung sein.

Die allgemeinen Vorbedingungen für den Kanalbau.

Im Königreich Preußen ist in neuerer Zeit die Bewilligung von Kanalisierungsbauten immer abhängig gewesen von der Erfüllung einer Anzahl allgemeiner Voraussetzungen. Auch die Vertreter einer Kanalisierung der Saar von Brebach bis Konz werden sich über diese Vorbedingungen nicht hinwegsetzen dürfen, sondern werden sorgsam mit ihnen zu rechnen haben. Jeder Kanalbau wird unter den heutigen Verhältnissen den Eisenbahnen einen gewissen Frachtbetrag entziehen und, da die Eisenbahnen in Preußen Staatseigentum sind, also der preußischen Staatskasse gewisse Einnahmen nehmen. Es ist infolgedessen der Gesichtspunkt maßgebend geworden, daß sich der in den Eisenbahneinnahmen zu erwartende Ausfall in gewissen Grenzen halte. Dieser Gesichtspunkt ist innerhalb gewisser Grenzen nicht unberechtigt. Man wird von einem Staate, dessen Einnahmen sich zu einem erheblichen Teile auf die Verkehrssteuer der Eisenbahnüberschüsse stützen, nicht erwarten können, daß derselbe neue Verkehrswege wie Kanäle anlege, welche etwa den Betrieb der Eisenbahnen des betreffenden Bezirkes überhaupt unlohnend machen würden. Daher ist eine Untersuchung erforderlich, welche Frachtmengen den Eisenbahnen des Saarbezirkes durch die Saarkanalisierung entzogen werden würden, und welche Frachtmengen sie behalten dürften.

Zweifellos werden nun durch die Kanalisierung der Mosel und der Saar dem Eisenbahnverkehr 8 bis 10 Millionen Tonnen entzogen werden. Aber es sind das die für die Eisenbahn am wenigsten lohnenden Massengüter mit den niedrigsten Tarifen, also diejenigen Frachtmengen, an denen die Eisenbahn schon heute am wenigsten verdient. Ihre Ausscheidung aus dem Eisenbahngüterverkehr wird also das Durchschnittserträgnis auf die beförderte Tonne heben und nicht niederdrücken. Sodann geht ein Teil dieser Frachten, und zwar ein Teil des lohnendsten Versandes, nämlich des Versandes von Halbzeug und Fertigfabrikaten, von Mosel und Saar gar nicht auf den preußischen Bahnen, sondern von der

Mosel fast ausschließlich auf den belgischen Bahnen nach Antwerpen, und von der Saar z. T. auf diesem Wege, z. T. auf der Pfalzbahn nach Ludwigshafen, gehört also heute schon gar nicht dem Güterverkehr der preußischen Staatsbahnen an. Es sind dies im Jahre 700 000 t, wie an anderer Stelle ausgeführt ist. Dieser Teil des Frachtenverkehres fiele dem Mosel- und Saarkanale, also einem preußischen Beförderungswege, neu zu, ohne daß eine preußische Eisenbahn dadurch Einbuße erlitte, was doch auch ins Gewicht fällt. An dritter Stelle würden die Eisenbahnen bei einer Verbilligung der Eisenerzeugung an der Saar und Mosel einen erheblichen Zuwachs an dem Versande von Halbzeug und Fertigerzeugnissen nach anderen Richtungen als der Richtung des Kanales zugeführt erhalten, was ihnen bei den höheren Frachtsätzen für diese Güter einen bedeutsamen Ersatz bieten würde. Viertens ist allgemein die Erfahrung gemacht worden, daß die Schienenwege an einer Wasserstraße nicht nur nicht veröden, sondern für Eilverkehr und Personenverkehr eine immer wachsende Bedeutung gewinnen. Bekanntlich hat die Rheinregulierung den beiden Parallelbahnen an den Rheinufern nicht nur nicht geschadet, sondern eher zu einer steigenden Rentabilität derselben beigetragen. Wo die Vorbedingungen für einen umfassenden Wasserverkehr gegeben sind, da ist stets auch Platz für den Dienst, den die Eisenbahnen herkömmlich der Bevölkerung leisten. Schließlich kann die Rücksicht auf einen etwa zu erwartenden Ausfall eines kleineren Teiles der fiskalischen Eisenbahneinnahmen niemals einen Gegengrund bilden, wo es sich um eine wesentliche Verbilligung eines bedeutsamen Teiles der nationalen Produktion und um eine Verstärkung der Stellung derselben gegenüber dem Auslande handelt. Eine solche Rücksichtnahme würde den Spatz festhalten, um die Taube zu opfern. Das Wohl der nationalen Produktion muß unter allen Umständen fiskalischen Rücksichten auf Staatsbetriebe vorgehen. Gewiß ist im letzten Jahrzehnt der Staatshaushalt des Königsreichs Preußen in steigendem Maße auf die Eisenbahnüberschüsse angewiesen gewesen. Aber es ist ganz klar, daß eine solche steigende Belastung der Werte schaffenden Stände, und in erster Linie der Industrie, auch ihre natürliche Grenze finden muß, wenn anders eines Tages eine völlige Revolution des Steuersystems vermieden werden soll. Im innerdeutschen Verkehr ist es das Bestreben namentlich der preußischen Eisenbahnverwaltung gewesen, die Härten, welche eine solche fiskalische Eisenbahnpolitik unweigerlich im Gefolge hat, wenigstens teilweise durch zahllose Ausnahmetarife zu mildern, welche ein gewisses Gleichgewicht zwischen den Produktionszweigen verschiedener Gegenden herzustellen bestimmt waren. Dieses Bestreben ist durchaus anzuerkennen. Aber es hat doch die Tatsache nicht beseitigen können, daß die deutsche Industrie von allen Industrien der Länder, welche heute mit einander auf dem Weltmarkte in Wettbewerb stehen, die schwersten Frachtlasten trägt, welche sich z. B. in der Eisenindustrie bis zu 30 v. H. der Selbstkosten an Roheisen steigern.

Bei den Saarwerken betragen die Frachten 26 % der Selbstkosten für Roheisen, bei Neunkirchen noch mehr. Andererseits hat dieses System ein Meer von Ausnahmetarifen geschaffen, welches sich nicht nur nicht erheblich weiter ausdehnen läßt, sondern sich auch durch seine Kompliziertheit und Unübersichtlichkeit selbst richtet und dauernden Bestand unmöglich haben kann. Der Ausdruck „System" ist auf das heutige deutsche Frachttarifwesen schon nicht mehr anwendbar, sondern man muß bei den einzelnen Maßnahmen die Geschichte derselben Jahrzehnte weit zurück verfolgen, um überhaupt verstehen zu können, wie die Entstehung solcher Tarifverhältnisse möglich war. Aus diesem Grunde ist heute den Frachtbedürfnissen für Massengüter in Südwestdeutschland schon allgemein nicht mehr auf dem Wege einer Veränderung der Eisenbahnfrachten abzuhelfen, und das um so weniger, als außer den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen noch die lothringischen Reichseisenbahnen und die bayerische Pfalzbahn infrage kommen, von Luxemburg noch ganz zu geschweigen. Nur die Kanalisierung der Mosel und der Saar kann hier helfen.

Einem Saarkanal würden nach den Rentabilitätsberechnungen dieser Denkschrift drei bis vier Millionen Tonnen Frachten zufallen. Im Jahre 1902 belief sich nun der Eisenbahngüterverkehr des Handelskammerbezirkes Saarbrücken, der doch nur einen Teil, wenn auch wirtschaftlich wichtigsten Teil, des Saargebietes bildet, allein ohne den Durchgangsverkehr auf 13,5 Millionen Tonnen. 4,5 Millionen Tonnen landeten auf der Eisenbahn von außerhalb und innerhalb des Handelskammerbezirkes im Handelskammerbezirke, und fast 9 Millionen Tonnen kamen in dem Bezirk mit der Bahn zur Abfertigung, sodaß er rund das Doppelte von dem verschickte, was er erhielt. Auf der heutigen kanalisierten Saar ist, wie beiläufig bemerkt sei, das Verhältnis das gleiche. Hier stand 1901 eine Einfuhr von 216000 Tonnen einer Ausfuhr von 539000 Tonnen gegenüber, sodaß im Ganzen 1902 9,5 Millionen Tonnen aus dem Handelskammerbezirke ausgeführt und 4,7 Millionen Tonnen in ihn eingeführt wurden. Würde die kanalisierte Saar, wie allerdings anzunehmen ist, bei einem Ausbau von Brebach bis Konz viertehalb Millionen Tonnen Frachten an sich ziehen, so würden der Eisenbahn, allein im Handelskammerbezirk Saarbrücken, doch noch über zehn Millionen Tonnen Frachten bleiben, und zwar gerade die lohnenden Frachten, wie schon oben ausgeführt wurde. Von einer starken Schädigung der preußischen Staatseisenbahnen durch die Saarkanalisierung kann also nicht die Rede sein.

Eine zweite allgemeine Bedingung für den Kanalbau ist herkömmlich die Unterbietung der Gesamteisenbahnfrachtkosten, also nicht etwa nur der Eisenbahnfrachtsätze, um 15 v. H. ihres Betrages. Es ist selbstverständlich, daß sich für die kürzesten Frachtwege die Schiffsverfrachtung niemals lohnen kann, weil dann die Umladekosten den Frachtvorteil des Kanals mehr als aufwiegen. So wird z. B. Völklingen seine Fabrikationskohlen und Kokskohlen niemals

auf einem Saarkanal von den Kgl. Preußischen Saargruben beziehen, und selbst für Dillingen wird bei einer Kanalverfrachtung seines bedeutenden Kohlenbedarfes und künftigen bedeutenden Koksbedarfes kaum ein Vorteil herausspringen. Diese Frachtmengen werden also der Eisenbahn zu belassen sein.

Es bedarf keiner Erörterung, daß die Mosel- und Saarkanalisierung ohne Schaden unterlassen werden könnte, wenn bei anderen als den kleinsten Entfernungen die gesamten Kanalfrachtkosten nicht die gesamten Eisenbahnfrachtkosten um etwa 15 v. H. ihres Betrages unterbieten könnten. Wäre diese Ersparnis nicht möglich, so könnte der Kanalisierungsplan ruhig für alle Zeit Plan bleiben. Aus diesem Grunde forderte die Regierungserhebung von 1901, welche durch die Handelskammer Saarbrücken angestellt wurde, ja auch den Nachweis einer Unterbietung der Eisenbahnfrachten um diesen Betrag. Leider war dabei, wie schon bemerkt, weder angegeben, welche Kanalabgabe dieser Berechnung zugrunde gelegt werden sollte, noch auch, wie hoch sich die Frachtkosten für 600-t-Schiffe auf das Tonnenkilometer nach den Erfahrungen auf anderen fast stromlosen Flußkanälen, wie sie Mosel und Saar nach einer Großkanalisierung werden würden, stellen dürften. Ohne eine solche Grundlage war die Berechnung überhaupt nicht und ohne einheitliche Grundlage nicht gleichmäßig vorzunehmen. Nach Suppans „Wasserstraßen und Binnenschiffahrt" Berlin 1902 S. 512 berechnet die französische Staatsverwaltung die Zugkosten der verschiedenen Arten des Schiffszuges auf Kanälen wie folgt:

	Fahrgeschwindigkeit km in der Stunde	Kosten in Pfennig
bei Menschenzug	1,5	0,4
bei Pferdezug	2,0	0,32
bei mechanischem Schleppzug	3,5	0,28

Dabei ist jedoch durchschnittlich mit wesentlich kleineren Schiffen als 600-t-Schiffen gerechnet, bei denen der Betrieb im Verhältnis erheblich teurer ist als bei großen, da sie ungefähr die gleiche Bemannung brauchen. Für ein großes wie für ein kleines Schiff ist ein Steuermann notwendig, und ein Treiber genügt für vier Pferde eben sowie er für ein Pferd notwendig ist. Trotzdem sollen für 600-t-Schiffe hier dieselben Zugkosten angenommen werden, wie sie in Frankreich den Durchschnitt bilden, und zwar, da Pferdezug und mechanischer Schleppzug beide infrage kommen werden, der Durchschnitt aus den Kosten beider Zugarten, also 0,3 Pf. auf das tkm.

Nach Artikel 54 der deutschen Reichsverfassung dürfen auf allen natürlichen Wasserstraßen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlicher Wasserstraßen, welche Staatseigentum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen.

Damit ist ausdrücklich ausgesprochen, daß eine Mosel- und Saarkanalisierung niemals zum Mittel zur Erzielung von Ueberschüssen für die Preußische Staatskasse gemacht werden darf, wie das zur Zeit mit den Preußischen Staatseisenbahnen in so hohem Maße der Fall ist. Die Kanalabgaben werden genau in dem Rahmen gehalten werden müssen, welchen die Verzinsung und Amortisation der Anlagekosten und die Deckung der Unterhaltungs- und Betriebskosten ziehen. Wenn der Betrieb des Kanals dauernd Ueberschüsse aufweisen sollte, so müßten dieselben entweder zur außerordentlichen Amortisierung der Anlagekosten verwandt werden, oder es müßten die Kanalabgaben eine entsprechende Herabsetzung erfahren. Dieser Punkt ist deshalb von besonderer Wichtigkeit, weil er die Gefahr beseitigt, daß eine zu hohe Ansetzung der Kanalabgaben von Anfang an etwa zu einer dauernden Belastung der Kanalbefahrer führen könnte. Aus diesem Grunde kommt es nicht darauf an, wenn die Kanalabgabe im Anfang so bemessen wird, daß sie eine reichliche Verzinsung des Anlagekapitales ermöglicht. Von diesem Gesichtspunkte aus ist gegen eine Kanalabgabe von 0,25 Pf. für das Tonnenkilometer nichts einzuwenden, wie sie von berufener Seite für die kanalisierte Mosel und Saar vorgeschlagen worden ist. Bei 0,30 Pf. Tonnenkilometerzugkosten und 0,25 Pf. Tonnenkilometerabgaben würden also zusammen 0,55 Pf. Tonnenkilometerfracht erwachsen.

Nach diesem Vorschlage würden sich folgende Frachtkostenbeispiele ergeben:

Metz-Koblenz		301	t km	=	Pf.	165,55
Diedenhofen-Koblenz		267	"	=	"	146,85
Trier-Koblenz		169	"	=	"	92,95
Brebach-Koblenz	88 + 199	= 287	"	=	"	157,85
Völklingen-Koblenz	68 + 199	= 267	"	=	"	146,85
Dillingen-Koblenz	45 + 199	= 244	"	=	"	134,20
Brebach-Diedenhofen	88 + 68	= 156	"	=	"	85,80
Völklingen-Diedenhof.	68 + 68	= 136	"	=	"	74,80
Dillingen-Diedenhofen	45 + 68	= 113	"	=	"	62,15
Brebach-Trier	88 + 5	= 93	"	=	"	51,15
Völklingen-Trier	68 + 5	= 73	"	=	"	40,15
Dillingen-Trier	45 + 5	= 50	"	=	"	27,50

Bei der Saar ist dabei auf die Abschneidung der drei Schleifen bei Mettlach-St.-Gangolph, Schoden und Hammerfähr durch Tunnel gerechnet, welche eine Abkürzung des Saarweges von Brebach bis Konz von 108 km um 20 km, also auf 88 km bedeuten würde.

Außer diesen unmittelbaren Frachtkosten sind aber noch die Umladekosten und sonstigen besonderen Spesen inbetracht zu ziehen, welche bei der Kanalverfrachtung mehr erwachsen als bei der Eisenbahnverfrachtung.

Bei Berechnung der Umladekosten ist vor allem ein grundsätzlicher Unterschied dahin zu machen, ob es sich um eine Umladung von Eisenbahn oder Seilbahn zum Schiff, oder um eine

Umladung vom Schiff zur Eisenbahn oder Seilbahn handelt. Denn erstere kostet nur einen kleinen Bruchteil, vielleicht nur ein Viertel bis ein Sechstel der letzteren, meist nur 5 Pf. für die Tonne. Bei den vorhandenen Massenfrachten von Eisenstein z. B. wird es allenthalben lohnend sein, über dem Kanal eine Ladevorrichtung anzulegen, bei welcher der Eisenbahnwaggon über das Kanalschiff gefahren und sein Inhalt einfach durch Oeffnen einer Seitenwand oder durch Kippen in das Schiff eingeschüttet wird. Von dieser Erleichterung werden die Verfrachter von Eisenstein von der Mosel nach der Saar selbstverständlich Gebrauch machen. Eine Seilbahn arbeitet auf eine Strecke von 16 km z. B. von Algringen nach Diedenhofen noch um 50 Pf. auf die Tonne billiger als die Eisenbahn. Für Koks ist dieses Einschütten aus einiger Höhe allerdings unanwendbar. Andrerseits sind die Eisenhütten in Halbergerhütte, Burbach, Völklingen und Dillingen sämtlich unmittelbare Kanalanlieger, so daß für sie eine Entladung aus dem Schiffe auf staatliche Eisenbahnwagen gar nicht infrage kommt, sondern sie den Eisenstein aus dem Kanalschiffe unmittelbar, Dillingen wenigstens fast unmittelbar, ins Werk nehmen. Trotzdem sind natürlich selbst unter diesen Verhältnissen die Entladungskosten aus dem Schiffe und die Verschaffungskosten nach dem Hochofen etwas teurer als bei Anfuhr des Eisenbahnwaggons an den Hochofen in geeigneter Höhe.

Für die vier inbetracht kommenden kanalanliegenden Saarwerke würden sich demnach die Bezugskosten auf der Eisenbahn und auf dem Kanal folgendermaßen stellen:

1. Halbergerhütte.

Halbergerhütte bezieht ihre Erze von Deutsch-Oth und Algringen. Die Eisenbahnfracht von Deutsch-Oth nach Brebach beträgt 2,90 M., diejenige von Algringen nach Brebach 2,50 M. Das Mittel ist also 2,70 M. Es stellt sich die Rechnung also folgendermaßen:

a) Für den heutigen Bezug.	
Eisenbahnfracht Algringen, bez. Deutsch-Oth nach Halbergerhütte	M. 2,70
Verschaffung nach dem Hochofen	„ 0,15
	M. 2,85
b) Für den Kanalbezug.	
Eisenbahnfracht Algringen-Diedenhofen	M. 0,90
Einschütten ins Kanalschiff	„ 0,05
Kanalfracht 0,3 und Kanalabgabe 0,25 Pf. für das tkm auf 156 km	„ 0,86
Verschaffung vom Schiff nach dem Hochofen	„ 0,30
	M. 2,11

Es ergibt sich also ein Frachtunterschied von 0,74 M. auf die t oder von 25,9 v. H. der heutigen Frachtkosten. Bei Anlage einer Seilbahn Algringen-Diedenhofen würden sich die Frachtkosten noch um 50 Pf. auf die t ermäßigen.

2. Burbacherhütte.

Es stellen sich die Frachtkosten:

a) Für den heutigen Bezug

Eisenbahnfracht Algringen-Burbach	M.	2,40
Unterhaltung der Zweigbahn und Ausladen	„	0.20
	M.	2,60

b) Für den Kanalbezug

Eisenbahnfracht Algringen-Diedenhofen	M.	0,90
Einschütten ins Kanalschiff	„	0,05
Kanalfracht 0,3 Pf. und Kanalabgabe 0,25 Pf. für das tkm auf 150 km	„	0,83
Verschaffung vom Schiff nach dem Hochofen	„	0,30
	M.	2,08

Es ergibt sich also ein Frachtunterschied von 0,52 M. auf die t oder von 20,0 v. H. der heutigen Frachtkosten. Bei Anlage einer Seilbahn Algringen-Diedenhofen würde ebenfalls eine weitere Frachtermäßigung von 50 Pf. für die Tonne eintreten.

3. Völklingerhütte.

Es stellen sich die Frachtkosten:

a) Für den heutigen Bezug:

Eisenbahnfracht Algringen-Völklingen	M.	2,20
Ausladen und Verschaffung zum Hochofen	„	0,15
	M.	2,35

b) Für den Kanalbezug:

Fracht vom Karlsstollen nach Kanalladestelle Diedenhofen	M.	0,20
Einschütten ins Kanalschiff	„	0,05
Kanalfracht 0,3 und Kanalabgabe 0,25 Pf. für das tkm auf 141 km	„	0,78
Verschaffung vom Schiff zum Hochofen	„	0,30
	M.	1,33

Es ergibt sich also ein Frachtunterschied von 1,02 M. oder von 43,4 v. H. der heutigen Frachtkosten. Eine Seilbahnanlage kommt hier nicht in Frage. Vielmehr sind die Verhältnisse heute schon so, wie sie mit Seilbahnbetrieb sein würden.

4. Dillingerhütte.

Die Dillingerhütte wird den allergrößten Teil ihrer Erze aus Großhettingen beziehen. Die Fracht Großhettingen Dillingen beträgt 1,90 M.

Es stellen sich die Frachtkosten:

a) Für den heutigen Bezug:

Eisenbahnfracht Großhettingen-Dillingen	M.	1,90
Anschlußfracht	„	0,07
Verschaffung bis auf den Hochofen	„	0,14
	M.	2,11

b) Für den Kanalbezug:

Fracht Großhettingen-Diedenhofen	M. 0,80
Einschütten ins Schiff	„ 0,05
Kanalfracht 0,3 Pf. und Kanalabgabe 0,25 Pf. für das tkm auf 122 km	„ 0,67
Verschaffung vom Schiff zum Hochofen	„ 0,30
	M. 1,82

Es ergibt sich also ein Frachtunterschied von 0,29 M. auf die t oder von 13,7 v. H. der heutigen Frachtkosten. Bei der Dillingerhütte sind die Verschaffungskosten von dem Saarschiff nach dem Hochofen deswegen die höchsten, weil ihre Hochöfen drei km von der Saar entfernt liegen, die an den Hochöfen vorbeifließende Prims nicht schiffbar ist und außerdem auf dieser Strecke von zwei Staatsbahngleisen durchquert wird.

Die Ersparnis bei Kanalverfrachtung beträgt also in Prozenten der heutigen Frachtkosten bei

Halbergerhütte,	25,9
Burbacherhütte,	20
Völklingerhütte,	43,4
Dillingerhütte,	13,7

durchschnittlich also 26 v. H. der heutigen Eisenbahnfrachtkosten. Damit ist der Nachweis geliefert, daß die Kanalisierung der Saar sich insofern lohnen würde, als eine recht bedeutende Unterbietung der heutigen Gesamtfrachtkosten auf Erze sich ergeben würde.

Bei solchen Unterschieden in den Beförderungskosten läßt sich wohl nicht bezweifeln, daß auch bei allgemeiner Einführung von Waggons von 30 t Ladefähigkeit, also von doppelt so großer Ladefähigkeit wie heute, die Kanalfracht den Wettbewerb mit der Eisenbahnfracht siegreich bestehen würde. Es wird allerdings noch mancher Tropfen die Mosel und Saar hinunterfließen, bis diese Verbesserung des Massengüterverkehres nur einigermaßen allgemeiner wird und geschlossene Züge solcher Waggons zwischen Mosel und Saar oder gar zwischen Ruhr und Saar verkehren. Sodann ist jedoch auch als sicher anzunehmen, daß die Eisenbahnverwaltung den Löwenanteil der dadurch entstehenden Ersparnis für sich inanspruch nehmen und den Verfrachtern nur einen kleinen Teil derselben zukommen lassen wird. Eine Ermäßigung der Abfertigungsgebühren dürfte vermutlich die Hauptermäßigung sein, welche diese Veränderung den Verfrachtern bringen dürfte; denn ohne dieselbe würde es für Verfrachter und Empfänger unlohnend sein, die neuen Waggons zu benutzen, weil ihre praktische Verwendung eine Veränderung der bestehenden Lade- und Entladevorrichtungen mit sich bringen muß, deren Kosten in der Hauptsache die Verfrachter und Empfänger zu tragen haben werden.

Der Erztarif ist der billigste Tarif, welcher heute für die Saarindustrie in Uebung ist. Mit dem Nachweis, daß die Frachtkosten der Waren, welche auf Grundlage von ihm befördert werden, sich durchschnittlich durch die Gesamtverfrachtungskosten auf einer

kanalisierten Mosel und Saar um 26 v. H. unterbieten lassen, ist zugleich auch der gleiche Nachweis für alle Waren mit höheren Tarifen geliefert, und für diese sogar nicht nur für die unmittelbaren Kanalanlieger, sondern für alle Empfangs- und Versendungsstellen, welche vom Kanal aus nicht gerade nur mit besonders hohen Kosten erreichbar sind. Ein weiteres Eingehen auf die Frachtunterbietungsfrage in dieser Hinsicht ist also unnötig.

Ein Unternehmen wie die Kanalisierung der Mosel und der Saar wird endlich von dem preußischen Staate nach der bisherigen Praxis natürlich nicht auf seine Schultern genommen werden, wenn vorauszusehen oder auch nur zu befürchten ist, daß es mit Verlust arbeiten wird. Eine beliebig hohe Bemessung der Kanalabgaben, welche einen bei niedrigen Kanalabgaben zu befürchtenden Ausfall ausgleichen könnte, ist auch nicht möglich, da die Kanalfracht ja allezeit mit der Eisenbahnfracht in Wettbewerb stehen wird und eine höhere Bemessung der Kanalabgaben sofort einen Teil des durch niedrige Abgaben gewonnenen Kanalverkehrs wieder auf die Eisenbahn ablenken würde. In jedem Falle müssen die Gesamtkanalfrachtkosten mit Einschluß der Kanalabgaben die Gesamteisenbahnfrachten um 15 v. H. derselben unterbieten, wenn sich die Einrichtung der neuen Frachtenverschaffung auf dem Kanal für die Verfrachter lohnen soll. Es ist also unter allen Umständen erforderlich, daß Bürgschaften geschaffen werden, welche eine Einbuße des preußischen Staates hinsichtlich der Verzinsung und Amortisierung der Kanalbaukosten und der Deckung der Unterhaltungs- und Betriebskosten ausschließen. Die sicherste Bürgschaft wird allezeit in einer Beschaffung großer Frachtmengen für den Kanal bestehen, welche sich für Mosel und Saar in steigendem Maße nachweisen lassen. Aber auch unabhängig von diesen muß der preußische Staat gedeckt sein. Dazu ist es erforderlich, daß diejenigen Kreise und weiteren Landesteile, welchen der Kanal in erster Linie zugute kommt, eine entsprechende Zinsgarantie bieten. Die Rheinprovinz müßte an erster Stelle eine gleiche Vorausleistung wie für den Mittellandkanal übernehmen, und zwar für die Mosel, soweit als der Kanalbau auf preußisches Gebiet fällt, für die Saar ganz. Es wird die Aufgabe der Vertreter der betreffenden preußischen Kreise auf dem Provinziallandtag sein, einen diesbezüglichen Beschluß des Provinziallandtages herbeizuführen. Ferner müssen diejenigen preußischen Kreise, welche entweder unmittelbare Kanalanlieger sind oder an dem Kanalbau ein erhebliches Interresse haben, die Zinsgarantie für die Kostensumme übernehmen. Für den Saarkanal sind das die Kreise Ottweiler, Saarbrücken, Saarlouis, Merzig, Saarburg und Trierland. Es wäre ungerecht, diese Kreise, welche eine sehr verschiedene wirtschaftliche Leistungsfähigkeit haben, zu gleichen Garantieanteilen heranzuziehen, sondern die Verteilung der Garantien könnte sich nur etwa in der Weise vollziehen, wie die Provinzialumlagen erhoben werden, also auf Grundlage der Einkommensteuer. Die Kreistage werden in absehbarer Zeit zu dieser Frage Stellung nehmen

müssen. Inwieweit einzelne Kreise den Versuch machen wollen, sich den Rücken zu decken, indem sie einzelne besondere Kanalinteressenten zu außerordentlichen Bürgschaften heranziehen, muß ihnen selbst überlassen bleiben. Inanbetracht des allgemeinen Nutzens, welchen alle interessierten Kreise an der wirtschaftlichen Erschließung ihres Gebietes, an seiner Wasserverbindung mit dem Rheine und dem Meere haben, wird jeder Kreis umsomehr einen Teil der allgemeinen Zinsbürgschaft auf sich nehmen können, als es nach den heute für einen Kanal zur Verfügung stehenden und bis 1910 für ihn zu erwartenden Frachtmengen ausgeschlossen erscheint, daß von der Zinsbürgschaft ein praktischer Gebrauch gemacht werden wird.

Die Ertragsfähigkeit einer Saarkanalisierung.

Das Kanalbauamt zu Trier, welches im Jahre 1901 vom Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingesetzt worden ist, hat im Herbst 1903 seine Arbeiten über Mosel- und Saarkanal abgeschlossen, und das Ergebnis befindet sich seit dem Oktober 1903 im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin. Es ist selbst den nächsten Interessenten weder das technische Projekt noch auch der Anschlag der Bau- und Betriebskosten bekannt geworden.

Infolgedessen ist es zur Zeit unmöglich, eine genauere Kostenberechnung für die Kanalisierung der Saarstrecke Brebach-Konz aufzustellen, sondern man ist für die Ermittelung der Kosten auf Schätzungen angewiesen, welche sich nur auf die für die Moselkanalisierung ermittelten Kostenanschläge stützen können. Nach dem jetzigen Projekt soll die Mosel von Metz bis nach Koblenz kanalisiert werden, d. h. für eine Strecke von 300 km. Die Kosten dieser Kanalisation belaufen sich einschließlich der Winterhäfen nach dem Anschlage des Verbandes für Kanalisierung der Mosel und der Saar auf 72 Millionen Mark. Die Länge der noch nicht kanalisierten Saar von Ensdorf bis nach Konz beträgt 81 km oder rund ein Viertel der Moselstrecke. Für ihre Kanalisierung würden also, wenn man annimmt, daß die Verhältnisse bei Saar und Mosel etwa gleich liegen, die Kosten rund ein Viertel der Kosten der Moselstrecke oder genauer 20 Millionen Mark betragen. Die kanalisierte Saarstrecke ist von Ensdorf bis nach Brebach 27 km lang. Nimmt man an, daß die Kosten des Umbaus dieser Kanalstrecke, die jetzt für 290-t-Schiffe eingerichtet ist, auf 600-t-Schiffe ebenso viel kosten würde wie die völlige Neukanalisierung dieses Stückes, wenn es noch ganz unkanalisiert wäre (was aber sehr erheblich zu hoch gegriffen ist), so käme man für diese Strecke auf Kanalisationskosten von 6 Millionen Mark, für die Gesamtkanalisierung der Saar, für die 108 km von Konz bis Brebach also auf Kosten von 26 Millionen Mark. Die Baukosten nach der

gleichen Anzahl Kilometer des Moselkanals anzusetzen, ist natürlich nur ein schlechtes und rechtes Mittel in Ermangelung der nötigen wirklichen Unterlagen für die Saarkanalisierung. Außerdem trifft diese Rechnung aber schon deshalb nicht völlig zu, weil die Anzahl der Staustufen der Saar im Verhältnis zu ihrer Länge etwas größer ist als diejenige der Mosel, die im Ganzen weniger Gefälle hat. Der Ingenieur Natterer giebt in seiner Arbeit der oberen Mosel 15, der unteren Mosel 26 Stauwerke, im Ganzen also 41, während die Saar allein von Ensdorf bis Konz, — also auf einer Strecke von 81 km — volle 16 Staustufen erhalten soll. Aber diese Mehrkosten werden in obiger Schätzung wieder dadurch ausgeglichen, daß die Kosten für die Strecke Brebach-Ensdorf so angesetzt sind, als ob es sich um eine erstmalige Kanalisation handelte, während heute doch diese Strecke schon für Schiffe von der Hälfte des geplanten Tonnengehaltes kanalisiert ist. Aus der Bausumme von 26 Millionen Mark ergäbe sich zunächst das Erfordernis, jährlich folgende Erträgnisse aufzubringen:

$3^1/_2$ v. H. Zinsen auf 26 Millionen . .	910000 M.
$^1/_2$ v. H. Amortisation auf 26 Millionen	130000 M.
Betriebs- und Unterhaltungs-Kosten auf grund der Aufstellungen für die Moselkanalisation	250000 „
	1290000 M.
(Hiervon gingen natürlich noch ab die jetzigen, später in Fortfall kommenden Unterhaltungskosten für die heutige kanalisierte Saar von Brebach bis Ensdorf	?
sodaß aufzubringen blieben	? M.)

Bei Annahme einer Kanalabgabe von 0,75 Mk. für die Tonne und eine Strecke von 300 km würde es zur Aufbringung dieser Summe nötig sein, daß eine Gütermenge von rund 1 700000 Tonnen jährlich den Kanal durchliefe; wenn die betreffenden Frachten durchschnittlich eine geringere Strecke als 300 km durchliefen, würde die nötige Gütermenge natürlich entsprechend höher anzusetzen sein. Diese Kanalabgabe von 0,25 Pf. auf das Tonnenkilometer entspricht ungefähr den sonst üblichen Kanalabgaben und soll auch den weiteren Aufstellungen zugrunde gelegt werden.

Bei der Rentabilitätsberechnung einer Saarkanalisierung von Brebach bis Konz sind natürlich nicht nur die Saarstrecken in Rechnung zu ziehen, welche die Güter dann durchlaufen würden, sondern auch die Moselstrecken. Denn alle inbetracht kommenden Massengüter würden der Mosel nur dann zufallen, wenn die Saar ebenfalls kanalisiert würde. Bei der genaueren Betrachtung der Ertragsmöglichkeit sind ferner einige schiefe Auffassungen zu berühren, welche sich in die landläufigen Vorstellungen von dem Verkehre auf einer kanalisierten Saar und Mosel eingedrängt haben.

Bekanntlich beabsichtigen die unmittelbar an der Saar ge-

legenen vier Eisenhüttenwerke des Saargebietes, auf der kanalisierten Saar künftig ihre Erze von Lothringen zu beziehen. Aus diesem Umstande hat man nun geschlossen, daß es möglich sein werde, daß die Lothringer Hochofenwerke dann auch ihren Koksbedarf bei den Königlich Preußischen Saargruben decken und so dem Kanal viele Hunderttausende von Tonnen Fracht zuführen würden. Hierauf ist aber unter keinen Umständen zu rechnen. Einmal ist die Kokserzeugung der Kgl. Preußischen Saargruben so gering, daß dieselben nicht einmal den Bedarf der Eisenhütten an der Saar zu decken vermögen, und sodann sind die Kokspreise der Kgl. Saargruben auch so hohe, daß dieselben niemals eine Wasserfracht über Konz nach Lothringen tragen könnten, solange die heutige Preisstellung fortdauert. Um einen Mitbewerb der Saarkoks auf dem 85 km entfernten Lothringer Markte mit den 325 km weit hergeholten Ruhrkoks zu ermöglichen, müßte mit der gesamten Preispolitik der Kgl. Saargruben gebrochen werden, wie sich dieselbe im letzten Jahrzehnt herausgebildet hat. Ein Beispiel wird das sofort klar machen.

Wären Saar und Mosel 1899 bis 1902 schon kanalisiert gewesen, so hätten die Preise der Syndikatskoks z. B. an dem genau an der Stelle der Durchschnittsfracht gelegenen Algringen betragen:

	Syndikatskokspreis.	Syndikatskoksfracht zu Wasser.	Syndikatskokspreis in Algringen.
1899	13	5,09	18,09
1900	17	5,09	22,09
1901	17	5,09	22,09
1902	13,95	5,09	19,04

Wäre Saar und Mosel 1899 bis 1902 schon kanalisiert gewesen, so würden die Saarkoks gleicher Güte in Algringen gekostet haben:

	Vergleichbare Saarkokspreise.	Saarkoksfracht zu Wasser.	Saarkokspreis in Algringen.	Unterschied zwischen Saarkokspreis u. Syndikatskokspreis in Algringen.
1899	19,58	1,90	21,48	3,39
1900	22,84	1,90	24,74	2,65
1901	22,28	1,90	24,18	2,09
1902	17,78	1,90	19,68	1,45

Es ist dabei angesetzt:

Wasserfracht von Heinitz-Dechen nach Diedenhofen	M. 0,50,
Umschlag von Schiff zu Bahn	„ 0,30,
Schleppbahnfracht Diedenhofen-Algringen	„ 0,40,
Kanalabgabe	„ 0,40,
Wertverminderung durch einmaligen Umschlag	„ 0,30,
	M. 1,90.

Bei den bestehenden Saarkokspreisen wären also einschließlich der Wasserfracht nach Algringen die Syndikatskoks in Algringen von 1899 bis 1902 durchschnittlich um 2,39 M. billiger gewesen als die Saarkoks. Ja von 1899 bis 1901 wären in Algringen die Syndikatskoks mit der Wasserfracht billiger gewesen als die Saarkoks ohne jede Fracht in Heinitz-Dechen, und zwar 1899 um 1,49 M., 1900 um 0,75 M. und 1901 um 19 Pf. Bei Aufrechterhaltung der herrschenden Preispolitik der Königlich Preußischen Saargruben ist also nicht auf einen Absatz von Saarkoks in Lothringen-Luxemburg zu rechnen, selbst mit Hilfe der Saar-Mosel-Kanalisierung nicht.

Die zweite schiefe Auffassung betrifft die Firma Gebrüder Stumm-Neunkirchen. Es besteht vielfach die Annahme, daß für die gewaltigen Erzbezüge dieses großen Eisenwerkes aus Ueckingen der Wasserweg auf Mosel und Saar infrage kommen könnte. Das ist jedoch nicht der Fall. Wollte das Eisenwerk in Neunkirchen den Wasserweg benutzen, so müßte es seine Erze erst durch die Bahn bis zur Mosel schaffen. An der Ladestelle wäre ein Lagerplatz zu halten, weil die Schleppkähne nicht jederzeit bereit liegen und die Schiffahrt ja auch zeitweise gesperrt ist. Dann würde das Erz von der Ladestelle durch Schleppkähne nach dem Hafen von Malstatt gehen. An der Ausladestelle wäre ein Lagerplatz zu halten, da nicht immer Eisenbahnwagen bereit stehen. Sodann wäre das Erz auf der Bahn ins Werk nach Neunkirchen zu schaffen. Durch das zweimalige Umladen und das Halten der Lagerplätze würde die Erzverfrachtung auf den beiden Flüssen so stark verteuert werden, daß sie selbst bei sehr niedriger Kanalabgabe nicht mit der Bahnverfrachtung den Wettbewerb bestehen könnte. Die Erzbezüge von Neunkirchen haben also aus einer Rentabilitätsberechnung für die Saarkanalisierung völlig auszuscheiden. In Hinsicht auf die Eisensteinbezüge aus Lothringen würde die Saarkanalisierung nur den vier Eisenwerken Dillingen, Völklingen, Burbach und Halbergerhütte zu Brebach zugute kommen, welche unmittelbare Kanalanlieger sind. Die Saarkanalisierung würde also die Wettbewerbsverhältnisse unter den fünf Saarwerken selbst zu Ungunsten Neunkirchens verschieben. Eine solche Verschiebung der allgemeinen Konkurrenzverhältnisse für ein einzelnes Werk kann nicht in der Absicht des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten liegen, dem Kanal und Eisenbahn unterstellt sind, und daher müßte die Firma Gebrüder Stumm-Neunkirchen natürlich als Entschädigung für ihre Benachteiligung gegenüber den anderen Eisenwerken der Saarindustrie einen besonderen Ausnahmetarif für ihre Erzbezüge aus Ueckingen erhalten. Die wirtschaftlichen Vereine der Saarindustrie haben beschlossen, in ihrer Gesamtheit für die Gewährung eines solchen Tarifs für Neunkirchen einzutreten. Ohne einen solchen Tarif müßte die Firma ihr Neunkirchner Werk schließen und ihren Betrieb aus Preußen nach Ueckingen in Lothringen verlegen.

Ebenso ist ein dritter Irrtum zu beseitigen, die Vorstellung

nämlich, als ob jemals für die Eisenhüttenwerke des Saargebietes der Bezug von Ruhrkoks als Hauptbrennstoff für ihre Hochöfen inbetracht kommen könnte. Wäre das möglich, so würden der Mosel von Koblenz bis Konz und der Saar von Konz bis Dillingen, Völklingen, Burbach, Saarbrücken und Brebach allerdings zur Zeit 700000 t Frachten zugeführt werden, welche sich bis 1908 auf rund 1000000 t steigern würden. Aus wirtschaftlichen Gründen ist es jedoch unmöglich, daß dieser Fall je eintritt. Die Lothringen-Luxemburger Eisenindustrie arbeitet zur Zeit allerdings mit Ruhrkoks, welche sie 325 km weit herbezieht und für welche sie, wie erwähnt, durchschnittlich 7,71 M. auf die t Fracht aufwendet. Es ist den Lothringen-Luxemburger Eisenhüttenwerken aber nur deswegen möglich, diese Frachtlast zu tragen, weil sie auf den Eisensteinmengen, welche sie verarbeiten, keinerlei Frachtlast ruhen haben, da sich ihre Hochöfen sozusagen inmitten der Erzfelder befinden. Die Saareisenhüttenwerke dagegen haben zur Zeit auf ihrem Eisensteinbezug für 1 t Roheisen, d. h. auf die 3300 kg Lothringer Minette, welche für eine Tonne Roheisen erforderlich sind, 7,10 M. Fracht bis zum Saarwerk ruhen. Es ist ganz ausgeschlossen, daß dieselben obendrein noch 7.71 M. Fracht für Ruhrkoks auf die Tonne Roheisen tragen könnten. Sie würden das auch gar nicht nötig haben, da sie nur ihre Werke nach Lothringen-Luxemburg zu verlegen brauchten, um sich eine der beiden Frachtlasten, die 7,10 M. Fracht auf Minette für die t Roheisen, zu sparen. Eine solche Verlegung der Saareisenhütten nach der Mosel würde, was die Werke selbst betrifft, keinerlei Schwierigkeiten machen, da sämtliche Eisenhüttenwerke der Saar sich, wie erwähnt, längst nicht nur Erzfelder in Lothringen-Luxemburg erworben haben, sondern auch seit Jahren Bodenflächen zur Errichtung von Verarbeitungswerken für das dort erzeugte Roheisen besitzen, ja zum Teil schon solche Werke dort in Bau genommen haben. Die Firma Gebrüder Stumm-Neunkirchen fördert seit 1901 auch ihre Kohlen für Ueckingen selbst und bereitet ihre Koks für Ueckingen selbst in der Grube Achenbach in Westfalen, welche zur Zeit bereits eine Förderung besitzt, welche ein Sechstel derjenigen der Kgl. Preußischen Saarkohlengruben beträgt. Voraussichtlich wird unter dem Drucke der heutigen Saarkohlenpreise der Erwerb eigner Kohlenzechen in Westfalen seitens der Saarwerke rasch fortschreiten, und damit würde dann eine weitere Voraussetzung für die Verlegung des Schwerpunktes ihrer Roheisenerzeugung nach Lothringen-Luxemburg gegeben sein, und wenn keine Ermäßigung der Roheisenfracht von dort nach der Saar zu erzielen sein sollte, auch die Verlegung des Schwerpunktes ihrer Weiterverarbeitung nach derselben Stelle.

Wenn die Saareisenhütten heute schon 80000 t Ruhrkoks im Jahre beziehen und in wenigen Jahren 120000 t davon beziehen werden, so ist das kein Einwand zur Sache, sondern Saarkoks sind wegen ihrer geringen Güte überhaupt nicht als einzige Feuerspeise für Hochöfen zu verwenden. Vielmehr ist auch jetzt eine Bei-

mengung gewisser Mengen Ruhrkoks erforderlich, und zwar ziemlich großer Mengen, wenn ein Hochofen etwas aus der Ordnung geraten ist. Für den Kupolofenbetrieb aber sind die Ruhrkoks unumgänglich erforderlich, da sich derselbe mit Saarkoks gar nicht ermöglichen läßt. Somit ist der heutige Bezug von 80000 t Ruhrkoks oder von 9% des Koksbedarfes nach der Saar im Jahre kein Beleg dafür, daß die Saarhütten bestehen könnten, wenn sie auch die übrigen 91 v. H. ihres Koksbedarfes von der Ruhr beziehen müßten. Ein Bestehen an der Saar würde vielmehr für sie dann unmöglich sein.

Nach Ausscheidung derjenigen Frachtmengen, welche aus wirtschaftlichen Gründen für die zu kanalisierende Saar nicht inbetracht kommen können, ist noch ein Wort über die Erhebungen über die künftigen Kanalfrachten vom Jahre 1901 zu sagen.

Soweit bekannt geworden ist, sind nämlich nur ein einziges Mal in neuerer Zeit Erhebungen darüber angestellt worden, welche Verfrachtungsmengen für die Saar zur Verfügung stehen würden, und zwar im Herbste 1901 durch die Handelskammer Saarbrücken, aufgrund eines Fragebogens des Preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Bei der Kanalisierung der Saar wurde dabei an die Strecke von Saarbrücken bis zur Mündung gedacht, während doch nur an eine Kanalisierung der Saar von dem 5 km oberhalb Saarbrückens gelegenen Brebach bis nach Konz gedacht werden kann, wenn nicht, wie erwähnt, eins der fünf großen Eisenwerke des Saargebietes, die Halbergerhütte zu Brebach, von dem Kanale ausgeschlossen werden soll. Sodann sollte mit einer Unterbietung der Eisenbahnfrachtsätze um mindestens 15 v. H. gerechnet werden, was mit dem Zwecke einer ertragsreichen Kanalisierung eines wichtigen Flußlaufes kaum in Einklang zu bringen ist. Das Fragebogenformular enthielt als Vorbemerkung 4. nämlich den Satz: „Da die Höhe der künftigen Wasserfrachten jetzt noch nicht berechnet werden kann, soll eine Unterbietung der Eisenbahnsätze um 15 v. H. und mehr angenommen werden;“ und der Fragebogen selbst stellte an erster Stelle die Frage, welche damals auf der Eisenbahn verfrachteten Mengen bei einem Ausbau der Mosel und Saar als Großschiffahrtswege der Wasserstraße oder dem kombinierten Wasser- und Schienenwege bei 15 prozentiger Unterbietung der Eisenbahnfrachten zufallen würden. In diesem Zusammenhange konnte das Wort „Eisenbahnfrachten“ im Fragebogen selbst nur als „Eisenbahnfrachtsätze“ wie in der Vorbemerkung 4 aufgefaßt werden. Da aber nahezu in allen Fällen Umladungen infrage kamen und sich in vielen Fällen in den kanalanliegenden Werken selbst die Ausladekosten aus dem Kanalschiff höher stellten als die Ausladekosten aus dem Waggon, namentlich bei mechanischer Entladevorrichtung des letzteren, so war es klar, daß die Umladekosten und Ausladekosten eine 15 prozentige Unterbietung der Eisenbahnfrachtsätze durch vermehrte Nebenspesen mehr als wett machen mußten. Demgemäß antwortete die Handelskammer: „Was die Fragestellung betrifft, so gestatten wir uns einleitend zu bemerken, daß eine Unterbietung der jetzigen

Eisenbahnfrachtsätze für den Güterverkehr zwischen dem Saarrevier und Elsaß-Lothringen und Luxemburg um nur 15 v. H. es weder der Eisen- noch sonst einer Industrie ermöglichen kann, dem projektierten Wasserwege belangreiche Transporte in Aussicht zu stellen. Selbst die am günstigsten gelegenen Werke, die aus ihren Erzgruben mit kurzem Transport in eigenen Betriebsfahrzeugen, ohne Benutzung der Eisenbahn an die Mosel fördern, direkt in die Kanalschiffe einladen und, am Saarkanal angrenzend, direkt ins Werk die Ladung löschen können, müssen mit einer Unterbietung der Bahnfrachten von mindestens 30 v. H. rechnen, um einen nennenswerten Vorteil für den Wasserweg für Bezüge aus dem lothringisch-luxemburgischen Erzrevier nach dem Saarbezirke zu erzielen."

Unter dieser schiefen Auffassung der Sache im Fragebogen selbst litt die ganze Erhebung. Es konnte sich nach Lage der Sache niemals um eine 15prozentige Unterbietung der geltenden Eisenbahn f r a c h t s ä t z e handeln, sondern nur um eine 15prozentige Unterbietung der G e s a m t f r a c h t n e b s t U m l a d e k o s t e n u n d s o n s t i g e n S p e s e n. Denn da die Einrichtung des Schiffsverkehrs sowie der Einladestellen und der Löschvorrichtungen erhebliche Aufwendungen seitens der einzelnen Werke erfordern, so müßte eine 15prozentige Ersparnis in den gesammten Verfrachtungskosten vorhanden sein, wenn sich die Neueinrichtung des Bezuges auf dem Kanalwege lohnen sollte. Unter diesen Umständen wandte sich die Aufmerksamkeit der beteiligten Werke der Frage zu, wie groß die Ersparnis an den Gesamtverfrachtungskosten wohl bei dem Kanalbau sein würde. Diese Frage aber war ohne einen bestimmten Anschlag für die Frachtkosten und die Kanalabgaben auf das tkm nicht zu lösen, und so verlief die Betrachtung in den meisten Fällen im Sande. So verschuldete die Form des Fragebogens selbst die Undeutlichkeit des Ergebnisses. Außerdem war die Mehrzahl der Fragen so gestellt, daß sie sich klipp und klar gar nicht beantworten ließ. Die Folgen dieser eigenartigen Erhebung zeigten sich denn auch sofort in der Beantwortung der Fragen und in der Bearbeitung der Antworten durch die Handelskammer Saarbrücken, welche in den Nummern 46 und 50 des Neuen Saarbrücker Gewerbeblattes vom 16. November und vom 14. Dezember 1901 gedruckt ist. Auf den näheren Inhalt dieser beiden Gutachten braucht nicht mehr eingegangen zu werden, da ihre Zahlen und Verhältnisse heute völlig überholt sind. Den Antworten der Fragebogen konnten naturgemäß nur die Zahlen für das Jahr 1900 zugrunde gelegt werden. Es ist somit eine Tatsache, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse des Saargebietes in den Jahren 1901, 1902 und 1903 und die Zahlen, in denen sie sich spiegeln, überhaupt noch niemals für diesen Zweck zusammengestellt worden sind. Unter diesen Umständen war es ohne neue Erhebungen nicht möglich, über die voraussichtliche Rentabilität eines Saarkanals ein Urteil abzugeben. Aus diesem Grunde ist die Handelskammer Saarbrücken Anfang 1904, und zwar aus eige-

nem Antriebe, in die Veranstaltung neuer Erhebungen eingetreten, deren Ergebnisse zu der vorliegenden Darstellung benutzt sind. Da es feststand, daß der Ausbau der Saarkanalisierung eine Reihe von Jahren, zum mindesten fünf, in Anspruch nehmen dürfte, die Kanalisierung also vor dem Jahre 1908 kaum beendet sein kann, selbst wenn sie augenblicklich beginnen würde, so konnten auch die wirtschaftlichen Verhältnisse der Jahre 1901, 1902 und 1903 nicht allein für seine Rentabilitätsberechnung ausschlaggebend sein, sondern bei der eigenartigen industriellen Entwicklung, durch welche das Saargebiet heute geht, war es erforderlich, daß bei der Berechnung auch diejenigen industriellen Anlagen mit einbezogen wurden, welche bis 1908 vollendet sein werden. Andererseits durften vage Projekte in dieser Hinsicht keine Berücksichtigung finden, sondern nur begonnene oder festbeschlossene industrielle Anlagen, wie z. B. die z. T. bereits ins Werk gesetzten neuen Hochofenanlagen der Eisenhütten an der Saar. Es ist allerdings zweifelhaft, ob diese Anlagen jemals beschlossen worden wären, wenn man vorausgesehen hätte, daß sich die Kohlenpreise und Kokspreise der Königl. Preußischen Saargruben auch nach Ablauf der Zeiten der Hochkonjunktur noch in einer Höhe bewegen würden, wie sie es 1901, 1902 und 1903 getan haben. Andererseits steht es fest, daß diese Anlagen wirklich vollendet werden und daß sie in der Voraussicht ins Werk gesetzt worden sind, daß Saar und Mosel in absehbarer Zeit kanalisiert werden würden.

Bei einer Berechnung der Frachtenmengen, welche für eine kanalisierte Saar zur Verfügung stehen werden, wird am besten die Bergfahrt und die Talfahrt auf der Saar geschieden. Ob die betreffenden Frachtenmengen auf der Mosel durch Talfahrt oder durch Bergfahrt an die Saarmündung gelangen, wird bei den Bergfahrtfrachten auf der Saar als weiterer Gesichtspunkt für die Einteilung inbetracht gezogen werden müssen. Liegt doch das Verhältnis bei der Saar nicht unwesentlich anders als bei der Mosel. Auf der Mosel bildet zutal der Minetteversand von Lothringen nach dem Rheine bei Koblenz für Niederrheinland-Westfalen die Frachtengrundlage, zuberg der Bezug von Koks von Niederrheinland-Westfalen nach Lothringen, der ebenfalls von Koblenz aufwärts fast die ganze zu kanalisierende Mosel durchläuft. Bei der Saar kommen zurzeit nur für die Bergfahrt gewaltige Massen inbetracht; welche wenn sie aus dem Lothringer Moselgebiet kommen, eine Moseltalstrecke von 68 km, wenn sie vom Rheine kommen, eine Moselbergstrecke von 199 km hinter sich haben, wenn sie bei Konz in die Saar einlaufen.

Für die Bergfahrt auf der Saar kommen folgende Mengen inbetracht, welche durch Talfahrt auf der Mosel an die Mündung der Saar gelangen:

1. Die lothringische Minette zur Verhüttung in Halbergerhütte, Burbacherhütte, Völklingerhütte und Dillingerhütte.
   In den vier unmittelbar an der Saar gelegenen Eisenwerken des Saargebietes hat der Minetteverbrauch betragen:

1901	1 130 587 t
1902	1 248 698 t
1903	1 508 860 t

Das ergibt bereits eine Menge von anderthalb Millionen Tonnen.

Nach Vollendung der im Bau begriffenen Hochofenanlagen wird er sich weiter entwickeln bis zu folgenden Mengen:

1904	1 848 700 t
1905	2 363 700 t
1906	2 363 700 t
1907	2 363 700 t
1908	2 363 700 t
1909	2 438 700 t
1910	2 438 700 t

Durch den Besitz eigener Erzfelder in Lothringen in den Händen sämtlicher Saarwerke ist eine sichere Gewähr gegeben, daß der Minetteverkehr von den Feldern nach den Werken so lange bestehen wird, als die Werke an der Saar überhaupt vorhanden sind. Da die bedeutenden Erzfelder Lothringens sich zur Zeit bereits fast ausschließlich in den Händen von Eisenhüttenwerken befinden, so sind wesentliche Verschiebungen der Frachten ausgeschlossen.

Während für die Firma Gebrüder Stumm zu Neunkirchen der Bezug lothringischer Minette über den Wasserweg der Mosel und Saar ausscheidet, so ist das bei den höherwertigen Waren, wie schon z. B. bei Roheisen, nicht der Fall, und ebensowenig bei denjenigen geringwertigen Rohstoffen, welche aus weiteren Entfernungen bezogen werden. In dieser Hinsicht sind alle fünf Eisenwerke gleich gestellt, und auch die Bezugs- und Versandzahlen von Neunkirchen müssen mit in die Statistik der Rentabilitätsberechnung einbezogen werden.

Für diese Frachtsorten wird eine Statistik von 1901 bis 1903 aufzustellen sein. Dabei ist zu bemerken, daß diese Mengen sich in unbedingter Abhängigkeit von der Roheisenproduktion befinden. Im Jahre 1903 war die Roheisenerzeugung des Saargebietes 736 000 t. Im Jahre 1909 wird sie rund 976 000 t betragen, d. h. eine Steigerung von 240 000 t erfahren haben, also um 32 v. H. ihres Betrages von 1903 gewachsen sein. In demselben Verhältnis müssen alle von der Roheisenerzeugung abhängigen Frachtsorten mitwachsen. Bei ihnen wird also durchschnittlich die gleiche Steigerung anzunehmen sein, da sämtliche Saar-

werke sich bereits auf die in Aussicht genommene Mehrerzeugung eingerichtet haben oder doch mit ihr beschäftigt sind.

Die Halbergerhütte zu Brebach hat seit 1900 mehrere größere Umbauten und Ersatzbauten vorgenommen, welche noch nicht voll in Betrieb gesetzt sind, aber eine erheblich verstärkte Erzeugung ermöglichen. Die Firma Gebrüder Stumm, Neunkirchen, hat seit 1900 eine noch weit größere Reihe neuer Anlagen in Bau genommen und beabsichtigt noch weitere neue Betriebsanlagen. Das ganze Werk wird in allen seinen Teilen erneuert, erweitert und auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Namentlich werden die Hochofenanlagen und die maschinellen Anlagen vergrößert. In den Röchlingschen Eisen- und Stahlwerken in Völklingen sind seit 1900 neu in Betrieb genommen worden: ein großer Hochofen, eine Kohlenwäsche und 50 Koksöfen. Von 1900 bis 1903 hat sich die Arbeiterzahl um 500 Köpfe vermehrt. In Bau befindet sich eine Drahtstraße. Außerdem werden zurzeit die vorhandenen Werkseinrichtungen leistungsfähiger gemacht. Zwei Hochöfen werden auf größere Maße umgebaut. Ferner ist ein Siemens-Martinwerk geplant. Bis 1908 wird die Arbeiterschaft um ein weiteres Tausend zunehmen. In der Luxemburger Bergwerks- und Saarbrücker Eisenhütten-Aktiengesellschaft Burbacher Hütte zu Malstatt-Burbach sind seit 1900 folgende Erweiterungen der industriellen Anlagen ausgeführt und in Angriff genommen worden: Der Bau zweier Martinöfen, die Erweiterung der Koksofenanlage, der Neubau eines Universalwalzwerkes, der Neubau eines Drahtwalzwerkes und der Neubau einer Feineisenstraße. Mit der Fertigstellung dieser Anlagen wird sich die Arbeiterzahl gegen die Arbeiterzahl des Jahres 1900 um tausend Köpfe vermehren. In der Aktiengesellschaft der Dillinger Hüttenwerke zu Dillingen sind seit 1900 gebaut worden: eine mechanische Werkstatt, eine Modellschreinerei, ein Feinblechwalzwerk, eine Verzinkerei, eine Verbleierei, eine Wellblechfabrik, ein neues Hammerwerk und eine Erweiterung des Walzwerkes zur Schienenfabrikation. Die Firma errichtet weiterhin eine ganz neue Hochofenlage, welche vorläufig auf zwei Hochöfen mit zugehörigen Koksöfen bemessen ist. Seit 1900 ist die Arbeiterzahl des Werkes um 800 Köpfe gewachsen.

An Bergfrachten auf der Saar, welche durch Talfracht auf der Mosel an die Saarmündung gelangen, sind für alle fünf Eisenhütten an der Saar noch zu nennen:

2. Der Bezug von Roheisen und von Eisen- und Stahlbruch aus Lothringen-Luxemburg

1901	265 060 t
1902	317 176 „
1903	376 333 „

Er wird also 1909 rund 500 000 t betragen.

3. Der Bezug von Dolomit von der Mosel

1901	25 604 t
1902	30 719 „
1903	32 762 „

Er wird also 1909 rund 43 000 t betragen.

Es folgt nunmehr die zweite Gruppe Bergfrachten auf der Saar, welche durch Bergfracht auf der Mosel an die Saarmündung gelangen werden. Es kommen hierfür inbetracht:

4. Der Bezug von westfälischen Koks.

Die Saarhütten bezogen an Ruhrkoks:

1901	65 333 t
1902	72 374 „
1903	90 583 „

1909 wird sich dieser Bezug von Ruhrkoks auf über 120 000 t erhöht haben.

5. Der Bezug von westfälischen Steinkohlen betrug:

1901	578 t
1902	838 „
1903	660 „

Er wird also 1909 rund 1000 t betragen.

6. Der Bezug von Eisenerz aus Hessen-Nassau und Oberhessen, sowie auf den belgischen Bahnen von Antwerpen und von anderen Rheinhäfen:

1901	23 547 t
1902	29 840 „
1903	50 365 „

Er wird also 1909 rund 70 000 t betragen.

7. Der Bezug von Manganerz auf den belgischen Bahnen von Antwerpen:

1901	25 081 t
1902	13 274 „
1903	19 423 „

Er wird also 1909 rund 25 000 t betragen.

8. Der Bezug von Roheisen und von Eisen- und Stahlbruch aus dem rechtsrheinischen Niederrheinland-Westfalen:

1901	19 304 t
1902	23 514 „
1903	32 082 „

Er wird also 1909 rund 43 000 t betragen.

9. Der Bezug von Ferromangan aus dem rechtsrheinischen Niederrheinland-Westfalen, dem Siegerland und Antwerpen:

1901	5 829 t
1902	6 745 „
1903	10 887 „

Er wird also 1909 rund 14 000 t betragen.

10. Der Bezug von Kalksteinen aus Lothringen und von der Mosel und Saar:

1901	116 215 t
1902	120 906 „
1903	147 894 „

Er wird also 1909 rund 200 000 t betragen.

11. Der Bezug von feuerfesten Steinen aus Niederrheinland-Westfalen, Niederlahnstein, Niederdollendorf und Dahlhausen:

1901	23 959 t
1902	24 528 „
1903	18 587 „

Er wird also 1909 rund 25 000 t betragen.

Die Saarbergfrachten der Eisenindustrie belaufen sich also auf folgende Mengen

a) Die Moseltalfrachten.

	1903	1909
1. Minette für die 4 kanalanliegenden Hüttenwerke	1 508 860	2 438 700
2. Roheisen, Eisen- und Rohbruch aus Lothringen-Luxemburg . .	376 333	500 000
3. Dolomit von der Mosel	32 762	43 000
Summa	1 917 955	2 981 700

b) Die Moselbergfrachten.

	1903	1909
4. Ruhrkoks	90 583	120 000
5. Ruhrsteinkohlen	660	1000
6. Eisenerz aus Hessen-Nassau und Oberhessen u. s. w.	50 365	70 000
7. Manganerz aus Antwerpen . . .	19 423	25 000
8. Roheisen, Eisen- und Stahlbruch aus rechtsrheinischem Niederrheinland-Westfalen	32 082	43 000
9. Ferromangan aus rechtsrhein. Niederrheinland-Westfalen u. s. w. . .	10 887	14 000
10. Kalksteine	147 894	200 000
11. Feuerfeste Steine aus dem Rheingebiete	18 587	25 000
Summa	370 481	498 000

Zu diesen beiden Gruppen Saarbergfrachten der Eisenhüttenwerke kommen nun noch folgende andere Saarbergfrachten und Moselbergfrachten, welche sich für die Jahre 1901 bis 1903 genau bestimmen lassen. Zu ihnen ist jedoch zu bemerken, daß bestimmte Anhaltspunkte über ihre Vermehrung bis 1909, wie solche bei der Eisenhütteninduſtrie des Saargebietes vorhanden waren, nicht vorliegen, und daß diese Frachten somit für die Berechnung der voraussichtlichen gesamten Frachtenentwickelung bis 1909 nur mit

ihren Beträgen von 1903 eingesetzt werden können, wenn auch anzunehmen ist, daß sie eine erhebliche Steigerung durchmachen werden.

12. Andere Betriebe der Eisenindustrie als die Eisenhüttenwerke bezogen an Roheisen und Halbzeug aus Niederrheinland-Westfalen, dem Siegerland und aus dem Auslande über die Nordseehäfen

1901	9 178 t
1902	8 265 „
1903	12 316 „

13. Bei der keramischen Industrie ist der Bahnbezug von Rohmaterial, der für den Kanalweg infrage kommen könnte, folgender:

1901	71 153 t
1902	63 857 „
1903	111 984 „

14. An Getreide wurde nach der Saar bezogen:

	über Antwerpen t	über Rotterdam t	sonst mit der Bahn bis an den Niederrhein t	Insgesamt
1901	6920	9200	2500	18620
1902	8520	7790	2500	18810
1903	9510	8800	2500	20810

Für diese Saarberg- und Moselbergfrachten zusammen ergibt sich also die Summe von

1901	98 951 t
1902	90 932 „
1903	145 110 „

und für alle Saarberg- und Moselbergfrachten 1903 die Summe von 515591 und t 1909 die Summe von 643 110 t.

Was nun die Saartalfrachten anbelangt, so stellen sich diese folgendermaßen:

15. Die Versendung von Roheisen-, Halbzeug und Fertigfabrikaten nach den Nordseehäfen auf den belgischen Bahnen nach Antwerpen und auf der Pfalzbahn über Ludwigshafen:

	über die belgischen Bahnen nach Antwerpen	Auf anderen Wegen als den belgischen Bahnen nach der Nordseeküste	Insgesamt
1901	96 975	55 039	152 014
1902	109 398	72 236	181 634
1903	101 030	94 712	195 742

Sie wird also 1909 rund 260000 t betragen.

Zu diesen Zahlen ist noch zu bemerken, daß von diesen Mengen heute ein großer Teil auf den belgischen Bahnen zwischen Antwerpen und dem Saargebiet bewegt wird, und daß von den übrigen Mengen wenigstens ein erheblicher Bruchteil über die Pfalzbahn und Ludwigshafen geht, mithin dem preußischen Eisenbahnverkehr verloren ist.

16. Andere Betriebe der Eisenindustrie als die Eisenhüttenwerke versandten an Erzeugnissen nordwärts nach Niederrheinland mit der Bahn:

1901	2705 t
1902	1982 „
1903	1627 „

und auf demselben Wege nach den Nordseehäfen zur Ausfuhr:

1901	264 t
1902	176 „
1903	271 „

17. Die Zementerzeugung der Saar sendet zurzeit so geringe Mengen Zement und Zementfabrikate nach dem Rheine nördlich von Koblenz, daß dieselben fast außerbetracht bleiben können. Es waren

1901	1650 t
1902	470 „
1903	30 „

Es liegt dies nach Angabe der Zementfabriken aber nur daran, daß die Bahnfrachten nach dieser Gegend für die Saarwerke zu hoch sind. Bei Benutzung des Wasserweges würde sich voraussichtlich eine bedeutende Zementausfuhr von der Saar nach Holland einstellen.

18. Dagegen ist der Bahnversand von Thomasschlackenmehl ein sehr bedeutender. Er betrug

1901	102639 t
1902	120326 „
1903	111713 „

19. Nach dem Niederrhein versandte die keramische Industrie:

1901	3728 t
1902	3521 „
1903	6951 „

und nach den Norseehäfen zur Ausfuhr:

1901	2740 t
1902	2894 „
1903	5177 „

Für das Jahr 1903 ergibt sich also eine Saartalfrachtenmenge von 309383 t, von welcher zu bemerken ist, daß sie zugleich auch die Mosel talwärts geht.

	1903	1909
15.	195 742	260 000
16.	1 898	1 898
17.	30	30
18.	111 713	111 713
Summa	309 383	373 641

Für die Saar steht also folgende Bergfrachtmasse zur Verfügung:

	1903	1909
1—3	1917955	2981700
4—12	370481	498000
12—14	515591	643110
Summa	2804027	4122810

und derselben ist 1903 nur eine Talfrachtmasse von 309383 t und 1909 nur eine solche von 373641 t gegenüberzustellen.

Ein solches Ergebnis muß naturgemäß befremden; es ist auch nur dann zutreffend, wenn von dem Versande von Kohlen und Koks im Saargebiete und nach außerhalb desselben abgesehen wird. Bei diesem eigenartigen Verhältnis treten die Kohlen als ein Faktor in die Rechnung ein, dem man eine ganz hervorragende Bedeutung nicht absprechen kann, und dies um so mehr, als 90 v. H. ihrer Erzeugung dem preußischen Staate gehören und dieser naturgemäß lieber Kanäle baut, welche seinen Staatsbetrieben zugute kommen, als andere.

Wurde oben aus wirtschaftlichen Gründen die Möglichkeit ausgeschaltet, daß ein Absatz von Saarkoks nach dem Eisengebiete der Mosel je lohnen könnte, solange die Kgl. Preußischen Saargruben ihre heutige Kokspreisstellung aufrecht erhalten, so liegen die Dinge bei dem Versande von Fabrikationskohlen von der Saar nach jenem Nachbargebiete wesentlich anders. Bei den Fabrikationskohlen ist die gewaltige Preishöhe, welche sie heute behaupten, erst seit 1900 nach und nach eingetreten, und es steht ernstlich zu hoffen, daß sie demnächst beseitigt werden wird. Wie sich die Absatzmöglichkeit von Saarfabrikationskohlen an der Mosel gestalten wird, das läßt sich allerdings nur mittelst zusammengesetzter Umrechnungen dartun. Trotzdem sollen bei der Wichtigkeit der Sache die Rechnungen hier vorgenommen werden. Es können dabei natürlich nur wirklich vergleichbare Sorten nebeneinander gestellt, werden und zwar soll das

in folgendem geschehen für folgende vier Hauptsorten von Fabrikationskohlen des Rheinisch-westfälischen Kohlensyndikates und der Kgl. Preußischen Saargruben:

Rheinisch-westfälisches Kohlensyndikat.	Kgl. Preußische Saargruben.
1. Gasflammförderkohle,	1. Louisenthal 2. Sorte,
2. Gasflammnußkohle, 4. Sorte,	2. Louisenthal gewaschener Nußgries,
3. Fettstückkohle,	3. Maybach 1. Sorte,
4. Fettförderkohle,	4. Maybach 2. Sorte.

Sollen diese Kohlensorten verglichen werden, so ist auf Seite der Saarkohlen ein Qualitätsabschlag von 15 v. H., also ein Preisaufschlag von ebenfalls rund 15 v. H. zu machen. Führt man den Vergleich auf dieser Grundlage durch und zieht den Durchschnitt aus den Preisunterschieden für jedes Jahr von 1893 bis 1902, so ergeben sich die weiter untenstehenden durchschnittlichen Preisunterschiede, denen in der Tabelle die Frachtunterschiede zwischen Syndikatskohlen und Saarkohlen an die Seite gestellt sind.

Es beträgt nämlich die Syndikatskohlenfracht von Ruhrort nach Algringen

Wasserfracht Ruhrort-Diedenhofen	M. 3,35
Umschlag vom Schiff zur Bahn	„ 0,20
Schleppbahnfracht Diedenhofen-Algringen	„ 0,40
Kanalabgabe	„ 0,75
	M. 4,70

Dagegen beträgt die Saarkohlenfracht von Louisenthal nach Algringen:

Wasserfracht Louisenthal-Diedenhofen	M. 0,50
Umschlag vom Schiff zur Bahn	„ 0,20
Schleppbahnfracht Diedenhofen-Algringen	„ 0.40
Kanalabgabe	„ 0,40
	M. 1,50

Die Fabrikationskohlen des Rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats hätten also bei Kanalisierung der Mosel und Saar 4,70—1,50, d. h. 3,20 M. mehr Fracht zu tragen gehabt als die Fabrikationskohlen der Kgl. Preußischen Saargruben. Wären nun 1893 bis 1902 Mosel und Saar schon kanalisiert gewesen, so hätte sich die Wettbewerbsfähigkeit der Fabrikationskohlen des Kohlensyndikates und der Kgl. Preußischen Saargruben 1893 bis 1902 folgendermaßen gestaltet:

	Durchschnittlicher Preisunterschied der Fabrikationskohlen des Rheinisch-westfälischen Kohlensyndikates und der Kgl. Preußischen Saargruben	Mehrfracht der Syndikatskohlen nach Algringen	Mehrpreis der Syndikatskohlen in Algringen
1893	2,31	3,20	0,89
1894	1,30	3,20	1,90
1895	1,26	3,20	1,94
1896	1,09	3,20	2,11
1897	1,05	3,20	2,15
1898	1,42	3,20	1,78
1899	1.56	3,20	1,64
1900	2,13	3,20	1,07
1901	2,66	3,20	0,54
1902	3,39	3,20	− 0,19

In der Zeit von 1894 bis 1898 wären also die Saarfabrikationskohlen bei Kanalisierung der Mosel und Saar, bei einem Preisunterschiede mit den Syndikatskohlen in Algringen von 1,64 M. bis 2,15 M. zu ihren Gunsten sehr wohl wettbewerbsfähig gewesen. Im Jahre 1900 und 1901 hätte die Preispolitik der Saarkohlen diesen Wettbewerb allerdings bereits gefährdet, da bei geringen Preisunterschieden der Käufer immer die besseren Syndikatskohlen wählen wird, die ihm bei gleicher Heizkraft weniger Frachtkosten verursachen. Im Jahre 1902 hätte die Ueberspannung der Fabrikationskohlenpreise an der Saar die Wettbewerbsfähigkeit der Saarkohlen zu Fabrikationszwecken an der Mosel vernichtet, da in diesem Jahre die Syndikatskohlen außer dem Frachtvorteil, die in dem Enthaltensein einer gleichen Menge Heizkraft in einer geringeren Lastmenge liegt, noch 19 Pfennig Preisvorsprung in Algringen gehabt haben würden. Es ist aber anzunehmen, daß bei der starken Schädigung, welche die heutigen Fabrikationskohlenpreise der Kgl. Preußischen Saargruben für die Abnehmer bedeuten, sich die gegenwärtige hochgespannte Preispolitik nicht halten lassen wird, und daß über kurz oder lang eine Rückkehr zu den Preisverhältnissen von 1894 bis 1899 eintreten wird. Dadurch würden die Saarkohlen in Lothringen wieder mitbewerbsfähig werden. In jedem Falle liegt es in der Hand der Bergwerksdirektion Saarbrücken, diese Mitbewerbsfähigkeit neu zu schaffen. Für die Entstehung einer nicht unbedeutenden Verfrachtungsmenge Saarkohlen nach Lothringen auf der kanalisierten Saar und Mosel liegt sogar noch eine weitere Wahrscheinlichkeit vor. Es wurde weiter oben nachgewiesen, daß die vier saaranliegenden Hüttenwerke von Lothringen 1904 allein 1848700 t Eisenstein empfangen und 1910 2438700 t, und außerdem noch eine Million Tonnen anderer Rohstoffe, welche aber hier außer Ansatz bleiben sollen, weil sie vermutlich nicht in

demselben Maße in Massenladungen eingehen werden wie die Eisensteine. Eine Talfracht auf der Saar, welche zwei bis zwei eine halbe Million Tonnen nach Konz und von da zuberg auf der Mosel nach Diedenhofen führte, giebt es zurzeit nicht und wird es auch, abgesehen von Kohlen, kaum je geben, während die Talfracht auf der Saar nach Konz und die Mosel hinab nach Koblenz zu nicht unbedeutend ist. Die Eisensteinschiffe, welche den Saarhütten ihr Erz gebracht haben, müssen also in der Hauptsache leer zurückgehen. Das dürfte auf die Rückfrachtpreise in solchem Maße drücken, daß die Kgl. Preußischen Saarkohlen einen wesentlich niedrigeren Frachtsatz als 0,30 Pf. auf das tkm zu zahlen haben würden, und dadurch dürfte ihnen die Mitbewerbsfähigkeit auf dem Lothringer Markte wesentlich erleichtert werden. Voraussetzung wäre dabei allerdings wohl die Annahme einer wesentlich maßvolleren und auch stetigeren Preispolitik, als die Saargruben in der letzten Aufschwungszeit bewiesen haben, — denn die Lothringer Werke dürften kaum Lust haben, ihre Kohlen je nach der Konjunktur von der Ruhr oder von der Saar zu beziehen, sondern dürften einen dauernden Bezug von der Ruhr vorziehen, wenn sie sich bei dem Saarbezuge solchen Preissteigerungen ausgesetzt sähen, wie sie an der Saar bei Fabrikationskohlen gegenüber den Syndikatskohlen 1900 bis 1902 bestanden haben.

In welchem Umfange in Wirklichkeit Frachten von Kohlen der Königlichen Saargruben der kanalisierten Saar zufallen werden, das wird außerdem von der Steigerung der Kohlenerzeugung an der Saar abhängen. Bei ihrer größeren Billigkeit und Güte wird man zweifellos den rheinisch-westfälischen Syndikatskohlen an sich den dreifachen Absatzradius geben müssen wie den Saarkohlen. Der Mosellauf von Trier abwärts dürfte also nach Norden hin das Absatzgebiet der Saarkohlen für alle Zeit begrenzen. Heute trägt die kanalisierte und unkanalisierte Saar bis in die Gegend von Merzig Saarkohlen. Bei Kanalisierung der Saar bis Konz würde natürlich ein großer Teil der Kohlen, die heute von den Kgl. Preußischen Kohlengruben an der Saar auf der Bahn bis in die Gegend von Trier gehen, auf den Wasserweg abgelenkt werden. Eine Vermehrung dieser Menge würde ferner dadurch eintreten, daß es bei der billigen Kanalfracht den Kohlen der Saargruben möglich werden würde, etwas weiter nach Norden vorzudringen als heute. Aber weiter als bis Koblenz wird man ihnen das Feld nach Nordost nie zugestehen können. Man wird daher zunächst die nordwärts auf der künftig kanalisierten Saar zu verschiffenden Saarkohlen für das nächste Jahrzehnt schwerlich höher als auf denselben Betrag ansetzen dürfen, der heute auf der heutigen kanalisierten Saar und dem Saarkanal nach Süden geht, d. h. auf 500000 t, was allerdings nur ein Zwanzigstel der fiskalischen Kohlenerzeugung an der Saar wäre. Aber dieser kann nun einmal zur Zeit bei ihrer Preisstellung nur ein ganz beschränktes Absatzgebiet zukommen. Andrerseits ist es von dieser Preisstellung

abhängig, ob eine Million Tonnen oder mehr nach den Lothringer Eisenhütten gehen soll. Diese Menge soll jedoch bei dieser Aufstellung einer Rentabilitätsberechnung außer Ansatz bleiben, da bei einer solchen nicht mit unsicheren Faktoren gerechnet werden darf.

Auf der Grundlage der obigen Gruppierung der einer kanalisierten Saar zur Verfügung stehenden Frachtmengen ist eine Aufstellung einer Rentabilitätsberechnung nicht allzuschwierig.

Die erste Gruppe Frachtmengen (Moseltalfracht und Saarbergfracht) (1—3) durchläuft durchschnittlich eine Strecke von 144 km. Es ist dies die mittlere Entfernung der Saarhütten von Diedenhofen, wobei für Neunkirchen seine Kanalstation Malstatt-Burbach eingestellt ist. Bei einer Tonnenkilometerabgabe von 0,25 Pf. beträgt die Kanalabgabe für die Tonne 36 Pf., also

1903 auf 1917955 t 690464 M.
1909 auf 2981700 t 1073412 M.

Die zweite Gruppe Frachtmengen (Moselbergfracht und Saarbergfracht), (4—14) durchläuft durchschnittlich eine Strecke von 280 km. Es ist dies die mittlere Entfernung der Saarhütten von Koblenz, wobei für Neunkirchen ebenfalls der Hafen von Malstatt eingesetzt worden ist. Bei einer Tonnenkilometerabgabe von 0,25 Pf. beträgt die Kanalabgabe für die Tonne 70 Pf., also

1903 auf 515591 t 360914 M.
1909 auf 643110 t 450177 M.

Die dritte Gruppe Frachtmengen (Saartalfracht und Moseltalfracht) (15—19) durchläuft gleichfalls durchschnittlich eine Strecke von 280 km, nur in umgekehrter Richtung wie die zweite Gruppe. Bei einer Tonnenkilometerabgabe von 0,25 Pf. beträgt die Kanalabgabe für die Tonne ebenfalls 70 Pf., also

1903 auf 309383 t 216568 M.
1909 auf 373641 t 261549 M.

Als letzter Punkt kommt für die Rentabilitätsberechnung der Saar noch die Verwendung der durch die Kanalisierung verwendbar werdenden Wasserkräfte inbetracht.

Ueber die Wasserkräfte der noch gar nicht kanalisierten Saar von Ensdorf bis Konz hat Oberingenieur Natterer, Frankfurt am Main, auf der Generalversammlung des Verbandes für Kanalisierung der Mosel und der Saar am 11. Oktober 1903 zu Cochem gesprochen. Nach ihm beträgt das absolute Gefälle von Ensdorf bis Konz 50 m, das in 16 Stufen mit rund je 3 m Gefälle ausgenutzt werden könnte. Durch 3 Tunnelanlagen will er 20 m Länge abschneiden. Es sind in der Saar 20 cbm Wasser in der Sekunde als durchschnittliche Niederwassermenge anzusehen, sodaß für jedes Werk eine Leistung von 600 Pferdekräften maximal gewählt werden kann. Die 16 Werke an diesem Teile der Saar würden also 16×600=9600 Pferdestärken Kraft liefern können. Legt man dieser Kraft dieselbe Wertberechnung zugrunde wie für den Moselkanal, daß also der reine Nutzen der Pferdekraft zu einem Drittel auf 15 M. und bei zwei Dritteln auf 5 M. jährlich zu

verwerten sein werde, so ergibt das einen Jahresertrag der Wasserkräfte der Saarstrecke von Ensdorf bis Konz, welche durch den Kanalbau dieser Strecke verfügbar würde, bei 9600 PS von 80000 Mark. Zu dieser Summe würde noch der Ertrag der Wasserkräfte von Brebach bis Ensdorf kommen, der sich auf 2000 M. stellen dürfte, so daß der Gesamtertrag 100000 M. betragen würde.

Ueber die Frage, inwieweit 2 km rechts und links von der Saar im Handelskammerbezirk Saarbrücken ein Bedürfnis nach elektrischer Kraft aus Wasserkraft bei kleineren Betrieben (Betriebe mit Krafterzeugungsmaschinen von je unter 500 Pferdekraft) vorhanden ist, hat die Handelskammer Saarbrücken im Sommer 1903 Erhebungen angestellt und ermittelt, daß von solchen Betrieben 117 vorhanden sind, die Krafterzeugungsmaschinen mit zusammen 6200 PS. besitzen. Fünf Kleinbetriebe haben keine mechanische Kraft und drei Kleinbetriebe äußerten den Wunsch nach einer solchen. Eine Anzahl von Kleinbetrieben beabsichtigt, gegebenen Falles ihre Betriebe zu vergrößern. Ein ebenfalls an der Saar gelegenen Großbetrieb äußerte sich u. a. dahin, daß die unmittelbar an der Saar gelegenen dicht aneinander grenzenden Orte Bous, Wadgassen, Schaffhausen und Hostenbach sich leicht zu einer gemeinschaftlichen Anlage zwecks Lichtversorgung zusammenfinden würden. — Nach den Berichten von 7 Großbetrieben sind bei diesen Krafterzeugungsmaschinen in Betrieb von 50000, 44500, 35000, 4000, 2500, 600 und 542 Pferdekraft. Außer den bestehenden Betrieben kommt die Anlage neuer Müllereibetriebe inbetracht.

Es ergibt sich also folgender Ertrag der Saarkanalisierung

a) 1903	b) 1909
690464	1073412
360914	450177
216568	261549
100000	100000
1367946 M.	1885138 M.

Bei dieser Berechnung ist auch nicht eine einzige Tonne Saarkohle oder Saarkoks in Ansatz gebracht, weil man ja hinsichtlich der Mengen Saarkohle, welche dem Kanal anheimfallen werden, lediglich auf Vermutungen angewiesen ist und die Rechnung nicht durch die willkürliche Ansetzung einer Summe beeinträchtigt werden sollte. Trotzdem würden die Verfrachtungsmengen die Verzinsung und Amortisierung des Anlagekapitals nebst Betriebskosten von 1290000 M. nicht nur im Jahre 1903 bereits gedeckt, sondern um 78000 M. überschritten haben und werden jene Kosten im Jahre 1909 um 595000 M. überschreiten. Was der kanalisierten Saar also an Saarkohlenfrachten und Saarkoksfrachten zufallen wird, wird nur den Ueberschuß des Kanals vergrößern helfen.

Bei Aufstellung der für die kanalisierte Saar zu erwartenden Frachtenmengen ist von allen kleineren Beträgen abgesehen worden, weil sich dieselben nicht mit derselben Genauigkeit ermitteln lassen wie die Massenfrachten. Von den industriellen Werken sind nur

die unmittelbaren Kanalanlieger und die größten anderen Werke in Rücksicht gezogen worden, welche eine so gerade Bahnverbindung mit den betreffenden Kanalstationen haben, daß sich die Kanalbenutzung für sie sehr erheblich billiger stellen muß als die Benutzung des Schienenweges. Es sei aber doch nicht unerwähnt gelassen, daß noch andere Frachtmengen vorhanden sind, welche der kanalisierten Saar anheim fallen würden.

Zu den Frachtmengen, welche das Saargebiet vom Norden und von Nordosten her bezieht, kommen z. B. sehr bedeutende Mengen Hölzer, Mehl, Petroleum, Kolonialwaren und Massenverbrauchsartikel wie Textilerzeugnisse, Möbel, Hausgeräte und Werkzeuge. Der Hauptweg für diese Waren ist zur Zeit der Rhein bis Mannheim. In Ludwigshafen werden dieselben umgeschlagen und auf der Pfalzbahn dem Saargebiete zugeführt. Es wird allgemein angenommen, daß bei Kanalisierung der Mosel und Saar als Großschiffahrtsweg bis Brebach die Saarstädte das badische Mannheim, bez. das bayrische Ludwigshafen als Umschlagsplatz für das Saargebiet ablösen würden und so die preußischen Saarstädte, welche heute schon, wo sie keinerlei durchgehende Wasserverbindung nach dem Norden, Nordosten und Osten haben, die Handelshauptstadt für die Südwestecke Preußens sind, zu einer Großhandelsstadt für einen erheblich größeren Bezirk als dieses Gebiet machen würde. Alles dieses sind Einfuhrfrachten, welche dem Wasserwege zufallen müßten, sobald eine solche mit regelmäßigen Schiffahrtsverbindungen vorhanden wäre.

Schon 1901 hat die Handelskammer Saarbrücken in ihrem zweiten Gutachten über die Saarkanalisation (Neues Saarbrücker Gewerbeblatt Nr. 50 vom 14. Dezember 1900) ausgeführt: „Alljährlich gehen uns bei Feststellung des Jahresberichts zahlreiche Klagen seitens der Mühlenindustrie des Kammerbezirkes über die erdrückende Konkurrenz der Riesenmühlen am Rhein zu. Wenn nun auch nicht angenommen werden darf, daß diese Klagen der kleinen und kleinsten Betriebe gänzlich verstummen werden, so dürfte doch in Zukunft zu berücksichtigen sein, daß nach Herstellung eines Großschiffahrtsweges im Kammerbezirk eine Mühlenindustrie entstehen wird, welche der rheinischen die Spitze bieten kann. Das russische und überseeische Getreide, welches zur Zeit in Mannheim, Ludwigshafen und anderen Rheinplätzen verarbeitet und nach dem Saarbezirk ausgeführt wird, würde voraussichtlich künftig in Rotterdam umgeschlagen und direkt auf dem Wasserwege hierher eingeführt werden können. Die Produktionskosten von Mühlenfabrikaten im Saarbezirk einerseits und andern Rheinplätzen andererseits würde damit nahezu ausgeglichen sein, die letzteren dagegen noch mit den Transportkosten auf dem Schienenwege vom Rhein nach dem Saarbezirk zu rechnen haben." Diese Aeußerungen sind auch heute noch völlig zutreffend. Die Mühlenindustrie an der Saar erwartet von der Saar- und Moselkanalisierung eine neue Blütezeit. Große

Massen Mehl, welche der Saarbezirk heute einführt, würden durch Getreidemassen abgelöst werden.

Für andere Industriezweige wie für den Kanalschiffsbau, und zwar den Bau von Holzschiffen wie von Eisenschiffen sind im preußischen Saargebiete am Flusse selbst ebenfalls alle Vorbedingungen gegeben wie vielleicht nirgends sonst in Westdeutschland. Auch auf diesem Felde dürfte sich eine hochbedeutende Industrie entwickeln, welche für den Südwesten des Königreiches Preußen eine neue Quelle des Wohlstandes werden könnte.

Solche Erwägungen können keine Grundlage bilden für die Kanalisierung eines Flusses, welche 26 Millionen Mark kosten soll. Dafür kann einzig der Nachweis, daß bereits in der Gegenwart genügende Frachtmengen vorhanden sind, um die Zins- und andere Kosten zu decken, als genügende Voraussetzung angesehen werden. Aber wo dieser Nachweis erbracht ist, da wird man wohl auch solche Gesichtspunkte ins Feld führen dürfen.

Erst seit dem Jahre 1903 sind im Saargebiet diejenigen Frachtmengen vorhanden, welche bei Kanalisierungskosten von 26 Millionen Mark den Kanal rentabel machen. Somit kann man wohl sagen, daß zur Zeit noch nichts versäumt ist. Aber bei der Entwicklung, in der sich heute das Saargebiet befindet, sollte auch kein Jahr mehr hingehen, ehe das Werk in Angriff genommen wird. Denn jedes Jahr ohne Saarkanalisierung bedeutet jetzt eine unwirtschaftliche Ausgabe von Millionen Mark für eine verhältnismäßig teure Form der Frachtenbeförderung, während man eine wesentlich billigere haben könnte, und ist daher eine Vergeudung von Nationalvermögen, das besser einem produktiven Zwecke diente. Wenn alle Kräfte an der Mosel und Saar zusammen wirken, dann wird das angebrochene Jahrzehnt nicht zuende gehen, ohne daß der Wunsch zur Wahrheit geworden ist:

Von Metz und Brebach auf einem Großschiffahrtswege zur Nordsee!



[illegible]

Bisher sind folgende Hefte erschienen:

Heft 1. Die [illegible]. Von [illegible].

Heft 2. Der [illegible] in den [illegible]. Von Dr. Alexander Tille.

Für die nächsten 8 Hefte sind folgende Gegenstände in Aussicht genommen:

3. Chamberlain und die Wirtschaftspolitik des britischen Weltreiches.
4. Menschliches [illegible]. Ein Bruchstück. Von Arthur Balfour.
5. Die [illegible] der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft. Von Dr. Alexander Tille.
6. Menschheitsentwicklung und soziale [illegible]. Von Alfred Russel Wallace.
7. Syndikate und Arbeitslöhne.
8. Englische Sozialdarwinisten.
9. Die Reform der deutschen Krankenversicherung.
10. Das Ende des Nationalsozialismus in Deutschland. Zwei Reden. Von Dr. Alexander Tille.

Änderungen sind vorbehalten.